Une des plus vastes manufactures d'Articles en Caoutchouc du monde entier

Vue des Usines Principales, côté sud, rue Notre-Dame, Montréal, Québec.

Marque de Commerce

THE CANADIAN RUBBER CO OF MONTREAL LIMITED

SUPERFICIE DES ATELIERS : 12 ACRES

Dans ces usines sont fabriquées les "Dandy Canadian" (15,000 paires par jour); aussi les Courroies, Tuyaux, Boites en caoutchouc, Rouleaux revêtus de caoutchouc, Bandes en caoutchouc continues) et tout notre assortiment d'Articles de tous genres en caoutchouc.

NOUS fabriquons et vendons des Articles de tous genres en Caoutchouc. Toutes nos marchandises sont faites au Canada, par des ouvriers canadiens.

NOS CLAQUES en CAOUTCHOUC, CLAQUES "CANADIAN", sont les premières du monde pour leur réelle valeur et leur qualité sans égale. Lorsque vous achetez des claques, insistez pour qu'on vous donne notre marque et n'acceptez pas d'imitations.

La Canadian Rubber Co. de Montréal Limitée.

Halifax, Montréal. Toronto. Winnipeg, Vancouver.

Geo. W. STEPHENS, M.P.P.
Président.

D. LORNE McGIBBON,
Vice-Président & Directeur Gérant.

Nouvelles Usines : Côté Nord de la Rue Notre-Dame, Montréal, Québec.

SUPERFICIE DES ATELIERS : 5½ ACRES

Dans ces usines sont fabriqués les Capotes et Tabliers de voiture, les Etoffes Imperméables de tous genres, Ciment, Articles de Pharmacie, Articles de Sport et de Bureau, etc., etc.

REVILLON FRÈRES (à responsabilité limitee.)

PARIS **LONDRES** **NEW-YORK**

LEIPZIG, MOSCOU, NIJNY, BOKHARA, KHABAROSK, NICOLAIEV, SHANGHAI,

MONTREAL.

POSTE – RIVIERE GEORGE – BAIE D'HUDSON

POSTE – RIVIERE KOKSOACK – UNGAVA

POSTE – POINTEBLEUE – LAC ST-JEAN, QUE.

Marque déposée.

La maison Revillon Frères, fondée à Paris en 1723, est la seule maison de fourrures, du monde qui procède elle-même à toutes les opérations depuis la capture de l'animal jusqu'à la vente au détail du vêtement confectionné.

Son organisation de postes, de comptoirs, de batellerie et de paquebots, son service d'acheteurs, de voyageurs, d'agents et de représentants, ses usines, ses frigorifiques, ses ateliers de confection et ses magasins de détail étendent leurs relations et leur action sur l'Europe, l'Asie et l'Amérique.

Les quantités énormes de fourrures variées, récoltées par ses postes, achetées par ses agents ou provenant de son excellent service d'expédition, satisfont à peine à l'écoulement presque illimité de ses maisons de vente—C'est ce qui met cette maison en mesure de payer les plus hauts prix du monde.

TENEZ-VOUS EN RELATION CONSTANTE AVEC ELLE.

Le Canada

L'EXPANSION DE MONTRÉAL

(GREATER MONTREAL)

MONTREAL, CANADA, 1906.

L'EXPANSION DE MONTREAL

Sa Suprématie et son Développement.

Finance, Commerce, Education, Industrie, Navigation, Trafic Extérieur.

Il n'est personne qui disputera à Montréal le titre de "Métropole commerciale du Canada". Et ce titre, elle ne le doit pas seulement à sa prééminence en ce qui concerne le commerce extérieur. Elle dépasse aussi toutes les autres cités canadiennes en activité industrielle, en commerce avec l'intérieur du pays, en population, en accumulation de capitaux.

On a souvent dit que Montréal était la plus riche des villes du monde,de ses dimensions.

Ce n'est pas seulement au point de vue matériel qu'elle attire l'attention. Accroupie autour de la large base et grimpant le long des flancs boisés du Mont Royal, elle occupe un site pittoresque, et l'art de l'homme, complétant les munificences de la nature, en a fait une ville d'une beauté réellement attrayante.

Siège de deux grandes universités qui attirent les étudiants de toutes les parties de l'Amérique du Nord, elle peut aussi se réclamer justement du titre de métropole intellectuelle du Canada.

Quoique, comparée aux cités du vieux monde, Montréal soit encore une ville toute jeune, elle a cependant une histoire émouvante, une histoire où figurent avec honneur les noms de beaucoup des héros qui comptent parmi les plus illustres des temps héroïques de notre continent.

Elle s'élève sur l'emplacement d'une ville prospère et bien bâtie des sauvages Iroquois appelée Hochelaga, que Jacques Cartier découvrit en 1535. Sa fondation remonte à l'établissement d'une colonie appelée Ville-Marie, par Paul Chomedy, sieur de Maisonneuve, en 1642.

En 1667, Ville-Marie avait une population de 766 habitants et commençait à s'affirmer comme centre commercial. Elle avait un jour de marché et les habitants y avaient construit un entrepôt public.

Ces braves pionniers du commerce, groupés autour de prêtres héroïques qu'animaient le zèle de l'apôtre et le courage du martyr, assujettissaient rapidement la contrée environnante à la civilisation chrétienne et à l'influence commerciale de leur petite ville laborieuse et entreprenante.

Le Fort Frontenac, maintenant Kingston, à près de deux cents milles à l'ouest, à la décharge du lac Ontario, fut l'un des premiers postes avancés des marchands entreprenants de la ville bâtie au pied du Mont-Royal.

C'est à cette entreprise commerciale et au zèle religieux de Montréal que l'on doit l'organisation de ces audacieux et aventureux voyages d'exploration de Joliet, de Hennepin, de LaSalle et de Duluth. Ce sont des hommes de Montréal qui les menèrent à bonne fin. C'est grâce à eux que furent découverts les grands lacs, le Mississippi, toute la riche contrée qui forme aujourd'hui les Etats de l'Ouest, quand les explorateurs des vieilles colonies anglaises des côtes de l'Atlantique n'avaient pas encore dépassé vers l'Ouest la chaîne des Alleghanys.

Grande fut la consternation à Montréal, en 1759, lorsque des soldats de l'armée de Montcalm et de la milice de Montréal, servant sous ce général, apportèrent la nouvelle de la victoire des Anglais, sur les plaines d'Abraham.

La voie du St-Laurent fermée par les glaces, la ville de Québec aux mains de l'ennemi, les troupes françaises qui tenaient encore la campagne n'avaient plus, pendant l'hiver de 1759-1760,d'autre source d'approvisionnement que Montréal, et les habitants de la ville durent se mettre à la ration. Malgré la perte de Québec, les généraux français ne considéraient point le Canada comme perdu, leur principal corps d'armée étant intact, la milice de Montréal comptant encore de nombreux combattants et les sauvages alliés restant fidèles.

Aussi fut-il décidé de tenir jusqu'à l'ouverture de la navigation, dans l'espoir de recevoir des renforts de France. Les troupes furent concentrées à Montréal, dont les fortifications furent remises en état et garnies d'artillerie. Des batteries flottantes furent construites et un fort, établi sur l'île Ste-Hélène, défendit l'approche de la ville par le fleuve.

Mais les renforts de France ne vinrent pas. L'Angleterre, au contraire, ne cessa de soutenir ses troupes, de les ravitailler, de les renforcer. Une triple attaque fut décidée contre Montréal. Le colonel Haldimand, avec un corps de troupes coloniales, descendit des hauteurs du lac Champlain et du lac George, par la voie du Richelieu, le général Murray, avec une nombreuse flottille, remonta de Québec, et le général Amherst, descendant le St-Laurent d'Oswego, vint camper sur les rampes sud-ouest.

Cernée de trois côtés, n'ayant d'issue que vers les forêts inextricables du Nord, la garnison de Montréal ne demandait qu'à se défendre, mais le gouverneur de la ville ne crut pas devoir risquer un combat sans espoir de succès. Il capitula le 7 septembre 1760 et la conquête du Canada par l'Angleterre fut un fait accompli.

Le lendemain, les troupes anglaises descendant du camp d'Amherst, situé près de l'emplacement où s'élève aujourd'hui le collège de Montréal, prirent possession de la ville où elles entrèrent par la porte des Récollets — à peu près au coin des rues Notre-Dame et McGill, pour se rendre à la citadelle, près de la porte de Québec,à l'endroit occupé aujourd'hui par les voies de garage du Pacifique Canadien, au sud de la rue Notre-Dame, en arrière de la gare Viger.

L'année 1809 fut une des plus remarquables de l'histoire de Montréal. Cette année-là vit l'inauguration de la navigation à vapeur sur le St-Laurent. M. John Molson y avait construit l'"Accomodation", qui partit pour son premier voyage à Qué-

bec le 5 novembre 1809. C'était le second bateau à vapeur construit en Amérique. Le premier avait été construit sur l'Hudson, par Robert Fulton, qui l'avait muni de machines anglaises et placé sur la route entre New-York et Albany, en 1807.

L'"Accomodation" était un léviathan ; elle mesurait 80 pied de longueur sur le pont et seize pieds de largeur ; sa machine était de la force de six chevaux vapeur. Elle mettait trente-six heures pour aller à Québec, voyage que font en neuf ou dix heures les vapeurs modernes de la compagnie du Richelieu. Mais ce fut, pour le temps, un grand succès.

Le grand avantage naturel de Montréal, c'est sa situation au point où la navigation intérieure se relie à la grande navigation océanique.

La nature a favorisé le nord du continent américain d'un admirable réseau de voies navigables : rivières larges et profondes, lacs immenses, les uns et les autres étendant leurs tributaires dans toutes les directions, jusqu'aux confins des bassins des autres grands systèmes fluviaux du continent.

Là encore la main de l'homme a aidé la nature en tournant les obstacles que des arêtes rocheuses mettaient à la continuité de la navigation ; des canaux permettent d'éviter les chutes, les rapides dangereux formés par ces arêtes,et d'utiliser même les voies fluviales dont la nature avait ça et là obstrué le cours.

Et cet immense réseau de "chemins qui marchent" a pour principale artère le St-Laurent. C'est par le St-Laurent que les premiers hommes blancs ont pénétré au cœur du continent américain pour explorer les grands lacs, pour découvrir les vastes prairies de l'Ouest, pour révéler et descendre le Mississippi, pour traverser les Montagnes Rocheuses et contempler les flots de l'océan Pacifique. Les découvertes, comme le commerce, suivent la ligne de moindre résistance.

Il faut jeter un coup d'œil sur la carte pour découvrir le secret de la prééminence commerciale de Montréal, pour discerner combien de cette suprématie est dû à sa position géographique, et combien à l'entreprise de ses propres citoyens.

Le fleuve St-Laurent a une longueur de 1500 milles ; il arrose une surface de 350,000 milles carrés. De Montréal à Québec, sur une distance de 160 milles, sa largeur varie de un à deux milles. A partir de quelques milles au dessous de Québec et jusqu'au golfe St-Laurent, cette largeur varie de dix à trente-cinq milles.

A moitié chemin entre Québec et Montréal il forme le lac St-Pierre, où il s'étend à neuf milles de largeur sur une longueur de vingt milles. A Québec, la marée monte de quatorze pieds et elle cesse d'être appréciable à l'extrémité inférieure du lac St-Pierre.

De Québec à Montréal, sauf sur une distance d'environ trente milles (principalement dans le lac St-Pierre) la profondeur du fleuve n'est jamais moindre de 30 pieds. Les travaux de creusage du chenal sur les battures du lac St-Pierre furent commencés en 1861 par les commissaires du port de Montréal ; ils ont été continués sans interruption depuis, de sorte qu'aujourd'hui le chenal a une profondeur minimum de 27 1-2 pieds, aux plus basses eaux, et dans quelques mois, il n'y aura pas un pouce de chenal qui ne pourra donner passage à un navire de 30 pieds de tirant d'eau.

Grâce à ces efforts gigantesques, les grands navires océaniques peuvent remonter jusqu'à nos quais. Ces travaux ont nécessité l'excavation de 9,500,000 verges cubes de sable, de terres et de roc. Le chenal ainsi creusé a une largeur de 300 pieds, à sa partie la plus étroite, et de 700 pieds aux courbes.

De Montréal au détroit de Belle-Isle, la distance est de 986 milles. Le port de Montréal est à 250 milles au dessus de l'eau salée. Et cependant il est de 315 milles plus près de Liverpool que le port de New York. Sur un tiers de la distance jusqu'en Europe, par la route du St-Laurent, la navigation se fait en eau calme.

Vers l'ouest, de Montréal à Chicago par le fleuve, les canaux et les lacs, la distance est de 1251 milles, soit 518 milles de moins que de New York à Chicago, par eau. Et par la route du St-Laurent, on ne rencontre que 70 milles de canaux, tandis que de New-York il faut parcourir 750 milles de voie artificielle de navigation par le canal Erié jusqu'à Buffalo.

HOTEL DE VILLE -- MONTREAL

A l'ouest de ce merveilleux bassin où le St-Laurent déroule ses longues ondulations, se trouvent les immenses plaines où se cultive le blé et les vastes pâturages de la région des prairies. Plus loin, derrière ces plaines, les chaînes de montagnes s'étagent les unes sur les autres, recélant dans leurs flancs des richesses minérales encore inexploitées, presque insoupçonnées. Plus loin encore sont les vergers fleuris des bords du Pacifique, les rivières où fourmillent les poissons les plus recherchés. Puis c'est l'Orient, ce monde dont la carte n'est encore qu'à moitié déroulée.

Au nord de la vallée du St-Laurent s'étendent de fertiles terres à blé, de gras pâturages, des montagnes riches en minéraux. Au sud, on trouve les régions les plus belles, les plus productives du monde.

LE PORT DE MONTREAL en 1810.

Comme les cours d'eau formés par les sources lointaines descendent vers cette glorieuse vallée, dans leur voyage vers l'océan, de même le commerce de toutes ces régions gravite vers elle en un volume toujours grossissant. D'année en année, les courants de ce commerce se creusent des lits de plus en plus profonds et s'allongent en attirant à eux le commerce de régions encore plus éloignées.

Déjà en 1829, Montréal était le centre d'un grand commerce maritime ; elle était le port, non seulement du Canada, mais de l'ouest de New York et du Michigan, qui y accédaient par le Richelieu, le lac Champlain, le haut St Laurent et le lac Ontario. Mais à mesure que les dimensions des navires ont augmenté, les hauts fonds du lac St-Pierre sont devenus des obstacles de plus en plus sérieux.

En 1830, une loi donna au gouverneur le pouvoir de nommer trois commissaires qui seraient chargés de mettre à exécution une autre loi décrétant des améliorations au port de Montréal. Ce fut la création de la commission du port de Montréal. Les premiers commissaires furent l'hon. Geo. Moffatt, président, M. Jules Quesnel et le capitaine Robert-S. Piper, un officier du génie.

Il semble que, au début, ils n'eurent pour fonction que de voir à l'exécution de certains travaux : la construction d'un quai et d'une jetée reliant l'île (devenue depuis le quai de l'île) à la nouvelle ligne de quais. Mais peu à peu leurs pouvoirs furent élargis et continués par des lois subséquentes.

Depuis quelques années, le port de Montréal a subi une transformation complète et quelqu'un qui n'aurait pas vu Montréal depuis, disons 1895, ne pourrait guère y reconnaître l'aspect.

Avant 1825, il n'y avait que deux quais d'un longueur de 1120 pieds, avec dix pieds d'eau aux basses eaux. En 1825 on construisit un troisième quai, d'une longueur de 1260 pieds, avec cinq pieds d'eau. En 1842, la longueur des quais avait atteint 4,950 pieds, presque un mille.

De 1845 à 1847 les quais furent allongés à 7,070 pieds, soit 1.55 mille. En 1850, on y ajouta encore 1370 pieds, avec une profondeur de six pieds d'eau. Jusque-là, les navires mouillaient dans le fleuve et on les déchargeait au moyen d'allèges. En 1855, on commença à draguer le port pour permettre aux navires d'aborder les quais. En 1865, des navires de vingt pieds de tirant d'eau pouvaient monter à Montréal, où ils trouvaient à leur disposition 1.78 mille de quais ; en 1875, 4.2 milles ; en 1878, 4.45 milles ; en 1882, 4.7 milles. A cette dernière date, on avait dépensé dans le port, du pont Victoria à la Longue-Pointe, une somme de $3,000,000, dont pas un sou n'avait été fourni par le trésor public, fédéral ou provincial. La commission du port avait emprunté les fonds, et elle avait payé les intérêts et remboursé une bonne partie du capital avec le seul revenu du port.

De 1882 à 1904, on a construit 7 1-3 milles de nouveaux quais. Actuellement, 2 autres milles de quais sont encore en construction.

L'année 1832 marque une époque dans l'histoire municipale de notre ville, sa constitution en corporation autonome.

En 1792, une ordonnance du lieutenant-gouverneur, le major-général Sir Alfred Clarke, avait divisé la province du Bas-Canada en comtés, villes et cités ; Québec et Montréal étaient les cités. Mais jusqu'à 1832, les autorités provinciales percevaient les taxes et en faisaient l'emploi, dans les cités comme dans les comtés ruraux, laissant les détails de l'administration locale à des juges de paix.

En 1832, la législature donna des chartes spéciales à Québec et Montréal. Ces chartes, qui n'étaient que temporaires, prirent fin en 1836, et, en raison des troubles de 1837 et 1838, elles ne furent renouvelées qu'en 1840, avec de nombreux amendements et ayant, cette fois, un caractère permanent. Ce n'est qu'en 1842 que les charges de maire et d'échevin devinrent électives ; auparavant, c'est le gouverneur général qui en nommait les titulaires.

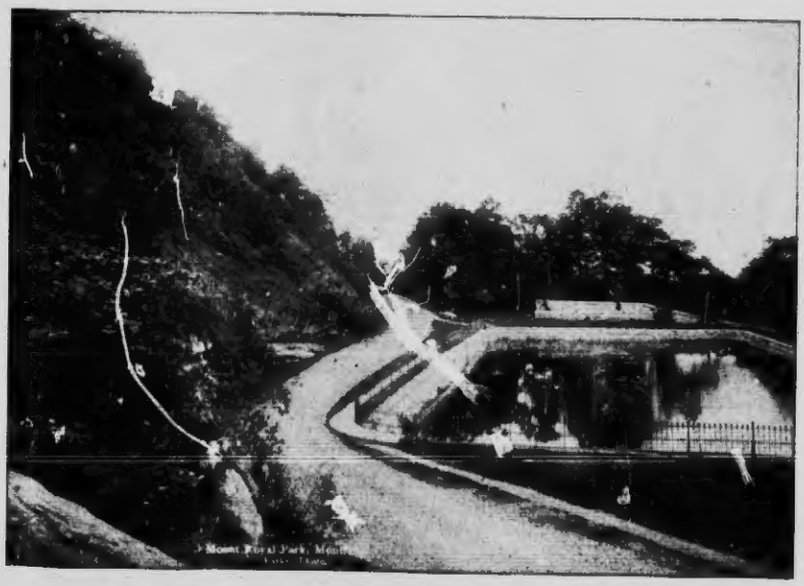
Comme indication de la rapidité de la croissance de Montréal, on peut citer les chiffres suivants. La valeur cotisée de la propriété foncière à Montréal était, il y a vingt ans, de $81,270,000 ; elle est aujourd'hui de $195,000,000. Si on compare Montréal aux villes de la même population aux Etats Unis, on trouve que la propriété foncière y égale en valeur celle de Washington, la capitale des Etats-Unis, et dépasse celles de la Nouvelle Orléans, de Milwaukee, de Minneapolis, de Saint-Paul, etc.

Voici quelques jalons indiquant la marche de ce progrès depuis vingt ans. L'évaluation de la propriété foncière à Montréal était en

1882	$ 81,205,078
1892	136,258,365
1897	176 881,700
1898	178,284,345
1899	185,467,111
1900	185,228,477
1901	188,738,992
1902	190,000,000
1904	193,500,000
1905	195,000,000

Les revenus de la ville ont progressé proportionnellement. Ils étaient en

1851	$ 160,226 00
1872	891,23. 82
1882	1,637,413.73
1892	2,470,438.49
1901	3,433,235.88
1902	3,379,219.00
1905	4,350,000.00



Chemin contournant le Réservoir du parc Mont-Royal

La population de Montréal proprement dite approche actuellement de 500,000 habitants ; mais comme l'on ne peut en séparer celle des municipalités environnantes, faubourgs devenus eux-mêmes des villes et qui ne sont séparés de la cité que par des lignes conventionnelles, on peut évaluer la population du Montréal agrandi, y compris ses faubourgs, à tout près de 500,000 habitants.

Il serait peut-être intéressant de mettre ici en tableau les chiffres des recensements obtenus à différentes époques depuis la fondation de Montréal :

Année	Population
1642	18 habitants
1677	667 "
1689	2,000 "
1790	9,000 "
1842	50,000 "
1881	155,237 "
1891	200,000 "
1901	267,730 "
1904	300,000 "
1906	380,000 "

En mettant le pied dans la cité de Montréal, l'étranger reconnaît immédiatement qu'il est dans une métropole. Sur son territoire de cinq milles de longueur avec une largeur de deux milles et demi, on ne trouve aucun coin endormi. On y rencontre des rues tranquilles dans les quartiers où ses plus riches habitants ont établi leurs résidences, où demeurent ses négociants, ses armateurs et ses financiers ; cette paix qui y règne indique simplement le souci qu'ils ont et les moyens qu'ils possèdent de s'entourer, chez eux, de calme et de bien être. Mais dans les quartiers d'affaires, le bruit incessant, le brouhaha, la foule qui se presse affairée, le trafic incessant dans les rues, dénoncent la ville commerciale et industrielle.

La zône tributaire de l'immense commerce de gros comme des institutions financières de Montréal comprend non seulement tout le Canada et une partie considérable des Etats-Unis, mais encore des contrées lointaines comme le Japon, la Chine, l'Australie, et de moins éloignées comparativement comme le Brésil, les Antilles, le Mexique, et c.

Ses tissages de coton comptent parmi les plus considérables et les plus prospères du monde. Les produits de ses immenses minoteries, de ses forges et laminoirs, sont connus jusqu'au centre de l'Afrique. Les pavillons particuliers de ses puissantes lignes de navigation sont arborés sur toutes les mers du monde.

Des lignes régulières de grands vapeurs, dont une forte proportion appartient à des citoyens de Montréal, relient son port avec tous les grands ports de l'Europe. A Montréal se trouvent les bureaux de l'administration centrale des trois plus grands réseaux de chemins de fer du monde : le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc.

De même que Montréal construisit le premier bateau à vapeur qui ait navigué dans les eaux de l'Amérique Britannique du Nord, de même ce furent des citoyens de Montréal qui inaugurèrent la construction des chemins de fer au Canada, et ils obtinrent la première charte canadienne de chemins de fer, la même année que Montréal obtint sa première charte civique.

Ce n'est que vers 1830 que l'on réussit en Angleterre à faire fonctionner une ligne de chemin de fer avec quelque succès ; et dès 1831 des citoyens de Montréal demandaient une charte pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer entre Laprairie et St Jean.

Il y avait alors, comme maintenant, un échange considérable de trafic entre Montréal et New York. La route suivie par ce trafic était alors de Montréal à Laprairie par bateau à vapeur, de Laprairie à St Jean par terre, puis en remontant le Richelieu par le canal Champlain, le canal de Whitehall et le fleuve Hudson jusqu'à New-York.

Nos Montréalais conçurent leur chemin de fer d'une longueur de 16 milles qui fut terminé en 1836. On y employa d'abord la traction par chevaux ; mais dès 1837, on put y introduire la locomotive à vapeur.

Depuis cette date, tout le réseau des chemins de fer canadiens a été construit et administré par des citoyens de Montréal.

Avec ses nombreuses lignes de chemins de fer rayonnant dans toutes les directions, avec le majestueux St Laurent amenant tous les navires du monde entier à ses quais ; avec une grande et industrieuse population prête à travailler, à vendre, à acheter, il n'est pas étonnant que Montréal occupe le premier rang parmi les cités manufacturières de l'Amérique du Nord britannique.

L'Association des Manufacturiers Canadiens, après un calcul aussi exact que possible, compte que ses 325 membres, leurs maisons ou corporations, résidant à Montréal ou dans les municipalités voisines, ont placé dans l'industrie un capital d'au moins 875,000,000.

Mais il faut se rappeler que ces chiffres ne comprennent que les principaux établissements, et encore pas tous, car on trouve encore ça et là quelque gros industriel qui se tient à l'écart de l'association et dont le capital par suite, n'est pas inclus dans la somme précitée. En tenant compte de ces omissions, il n'est donc pas exagéré de placer le capital industriel de Montréal à une valeur de $90,000,000 en chiffres ronds. Dans ces ruches productives sont employés de quarante-cinq à cinquante mille ouvriers et le nombre de ceux dont la subsistance dépend directement ou indirectement du travail de ces établissements doit être d'environ 200,000.

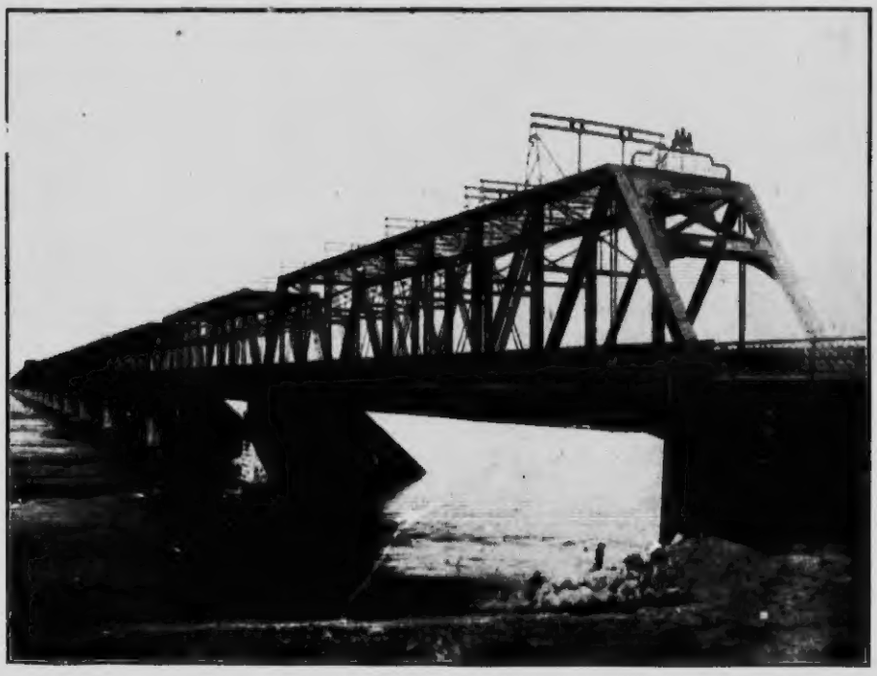
Ce qui assure la supériorité industrielle de Montréal, c'est qu'elle est le siège des principales industries primaires, dont les produits sont ensuite transformés en mille articles divers.

Les grandes forges et laminoirs de Montréal reçoivent le minerai et le charbon d'une douzaine de différentes sources peut-être ; mais lorsque la marchandise sort de leurs ateliers, elle s'en va directement chez le fabricant de ferronneries, le cloutier, le machiniste et ainsi de suite tout le long de la longue liste d'entreprises dont la ville et la campagne sont parsemées.

Les deux principales raffineries de sucre du Canada sont situées à Montréal. Elles vont chercher leur matière première directement aux Antilles ou même dans les archipels des mers de Chine ; les navires qui l'apportent peuvent décharger au quai, à la porte même de la raffinerie. Nous avons aussi des fabriques de cotonnades, où des milliers d'ouvriers transforment le coton brut en produits qui vont chez les fabricants de confections, de lingerie et d'habillements confectionnés de Montréal et du reste du pays.

Il en est de même pour le caoutchouc ; Montréal possède les plus vastes établissements du continent pour le traitement du caoutchouc. Dans les chaussures, l'industrie de Montréal produit l'article manufacturé en commençant par la peau verte jusqu'au soulier élégant et fin, ou fort, solide et durable que réclament les divers acheteurs. Et il en est ainsi de cent autres branches d'industrie.

En prenant les chiffres fournis par l'Association des Manufacturiers et ceux du recensement de 1901, on peut dire que les produits de l'industrie canadienne, qui a au moins doublé sa production depuis 1901, atteignent bien près du chiffre d'un milliard de dollars, dont à peine vingt-cinq millions sont exportés, ce qui laisserait plus de neuf cent cinquante millions pour la consommation domestique.



Une des merveilles du monde lors de l'inauguration par le Roi en 1860

Une vue récente de la partie nord du pont Victoria à Montréal. Une structure de près de deux milles de long — montrant l'élévation du pont au-dessus du niveau de l'eau.

L'augmentation de la production industrielle depuis trois ans a été extraordinairement rapide. Ce résultat est dû, tant à l'augmentation de la demande locale de la consommation qu'à la politique protégeant par des droits équitables, des primes, etc., contre l'industrie étrangère, ce qui a forcé celle-ci de venir fonder au Canada nombre de vigoureuses succursales.

L'accroissement énorme des travaux de construction de voies ferrées a aussi exercé une influence considérable sur l'expansion de l'industrie. Car une foule de choses que les chemins de fer achetaient autrefois à l'étranger sont maintenant produites au Canada. Ainsi, les chemins de fer construisent eux-mêmes leur matériel roulant et leurs locomotives.

Depuis cinq ans seulement, Montréal a vu se construire les immenses ateliers du C. P. R. à Hochelaga, les usines de la Montreal Locomotive Works à la Longue Pointe, deux établissements qui peuvent rivaliser avec les plus grands et les mieux outillés du monde. Et actuellement on construit, aux portes de la ville, à la rivière St-Pierre, un immense atelier pour la construction des wagons pour la Canada Car Company. Ces trois établissements assurent de l'emploi à environ douze mille ouvriers.

Quoique le prix de la main d'œuvre soit plus cher ici qu'en Angleterre et sur le continent européen, les manufacturiers de Montréal réussissent cependant à se créer des débouchés sur ces marchés où leurs expéditions augmentent constamment. Ceci s'applique surtout aux exportations d'instruments aratoires, de farine, de papier, de meubles, etc.

La production des quatre raffineries de sucre du Canada, dont les deux principales sont situées à Montréal, a été en 1903 d'environ $12,000,000 de sucre raffiné et sous-produits.

L'industrie meunière au Canada se développe d'une manière merveilleuse. Elle comptait en 1901 environ 600 minoteries et moulins de diverse importance, dont la production annuelle était de $75,000,000. Les progrès de cette industrie, qui trouve des débouchés en Angleterre, aux colonies anglaises et jusqu'au Japon et en Chine, se tiennent à la hauteur de l'augmentation de la production du blé.

En 1903, le Canada avait importé $1,500,000 de caoutchouc brut et l'on évaluait la production des articles en caoutchouc à $10,000,000, sans compter $1,000,000 d'imperméables et autres vêtements caoutchoutés.

Parmi les industries secondaires on peut placer au premier rang celle des habillements confectionnés, dont Montréal est le siège principal. La production de cette industrie atteint le chiffre total de $16,500,000. Un seul établissement de confection à Montréal occupe 1,500 ouvriers et ouvrières et beaucoup d'autres occupent de 600 à 900 personnes.

Il y a au Canada 115 manufactures de chapellerie, dont la production s'élève à $7,000,000.

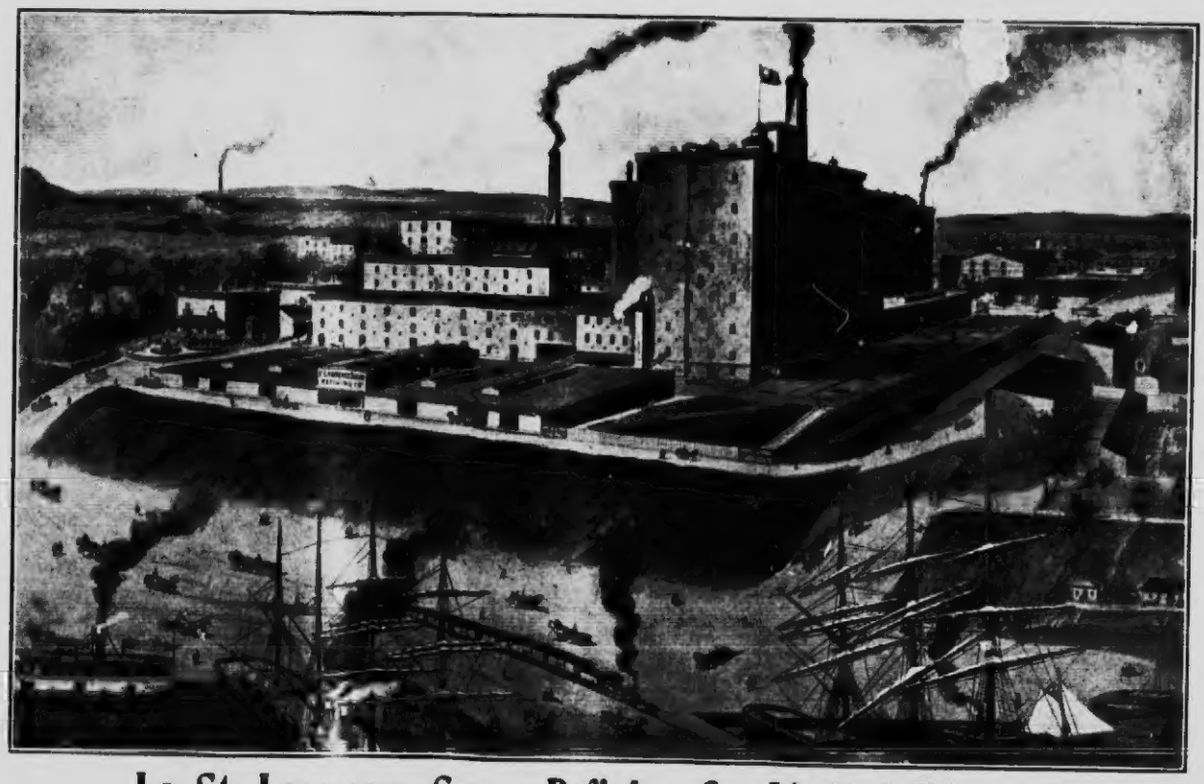
Huit compagnies de tissage de cotonnades exploitent 28 fabriques ; et les plus importantes ont leur administration à Montréal. Cette industrie donne une production annuelle de $13,000,000 en chiffres ronds. Elle comprend les cotonnades écrues, les calicots, les cotonnades de couleur, les doublures, les indiennes, les cotons croisés et les cretonnes.

Le tableau suivant donnera une idée assez exacte de la distribution des produits manufacturés canadiens exportés :

	1898	1900	1901	1902	1903
Grande-Bretagne	$17,922,008	$18,747,513	$20,931,363	$19,563,114	$20,915,7[illegible]
États-Unis	8,812,523	15,283,193	14,109,890	19,011,715	22,52[illegible]
France	462,385	466,968	567,110	554,719	1,[illegible]
Allemagne	310,687	511,313	683,189	611,793	35[illegible]
Antilles Anglaises	221,529	265,208	303,871	351,615	191,459
Terreneuve	390,911	576,562	608,705	695,557	666,085
Autres pays	3,063,515	3,671,215	4,281,256	5,262,218	6,267,306
Totaux	$31,216,591	$39,397,277	$41,045,694	$46,118,181	$51,711,185

The E. CAVANAGH CO. Limited
Ferronneries, Peintures, Huiles,
Fournitures de Plomberie.
935 à 945 Notre-Dame Ouest (coin rue des Seigneurs) MONTREAL
Agents de la Manufacture RUSSELL & ERWIN,
Manufacturiers de PERRONNERIES PART.
TEL. BELL MAIN 3407.

TEL. BELL MAIN 3957 3958.
THE CITY ICE COMPANY Limited
285 RUE CRAIG OUEST - MONTREAL.
Glace pure. Comptant livraison.
Gros et Détail.
Capacité 70,000 tonnes.
R. A. BECKET,
GERANT.



La St. Lawrence Sugar Refining Co. Limited, Montreal
Fabrique les meilleurs sucres raffinés de toutes les qualités.

Le Port de Montréal

Le Port de Montréal.

NOUS avons donné dans un autre article les principaux faits qui constituent l'histoire du port de Montréal.

Avant 1830, le port de Montréal était formé par les berges naturelles du fleuve. Les navires ancraient dans le chenal et transféraient leur chargement à des allèges qui elles-mêmes ne pouvaient communiquer avec la terre qu'à l'aide de passerelles ou de ponts volants.

En 1830, fut créée la commission du port, qui construisit les premiers quais. En 1831, la commission commença ses travaux et elle les a continués jusqu'à aujourd'hui.

En 1896, on a remodelé le plan originaire qui ne comportait que des jetées longeant la rivière avec deux quais seulement avançant dans le fleuve.

Le nouveau plan a été mis à exécution après des vicissitudes diverses. Il comprend plusieurs quais s'avançant de 800 à 1000 pieds dans le fleuve, construits au niveau des quais longitudinaux et sur lesquels on établit actuellement des hangars en acier pour la réception et l'entreposage du fret. L'espace entre ces quais forme des docks à eau profonde qui facilitent considérablement le chargement et le déchargement des navires.

Une longue jetée construite en avant du port coupe le courant, qu'elle fait dévier au sud, et laisse le port en eau calme. Cette jetée sert en même temps à protéger le port de l'accumulation, au printemps, des glaçons charriés par le fleuve, qui, chaque année, autrefois, causaient pendant la débâcle des dommages considérables aux quais et aux murs de revêtement. Elle diminue aussi le danger d'inondation en empêchant la formation d'un barrage de glaces immédiatement au-dessous du port.

En même temps, la ville construisait à ses frais un nouveau mur de revêtement en granit, de hauteur suffisante pour empêcher le fleuve d'envahir ses rues lors des crues du printemps et de l'automne.

En aval du port proprement dit, les quais longitunaux ont été prolongés de près de trois milles, et deux autres quais en saillie y ont été construits pour l'utilité de l'immense commerce d'exportation de bois de notre port.

En faisant ainsi à ce commerce, qui est surtout de transit et de transbordement, une place spéciale, on a dégagé d'autant la partie supérieure du port, consacrée à la manutention des marchandises en général.

Pour le chargement des grains on trouve quatre grands élévateurs en service ; un cinquième est en construction.

Le premier en date appartient à la compagnie des entrepôts de Montréal, pour l'entreposage des grains transportés par sa flotille de barges. Deux autres ont été construits par le Pacifique Canadien, qui y emmagasine les grains de l'ouest en attendant leur chargement sur les vapeurs de sa flotte. Le quatrième appartient à la commission du havre.

Et enfin, la compagnie du Grand-Tronc en construit, pour l'usage de son propre trafic, un cinquième élévateur à la Pointe du Moulin-à-Vent. On espère qu'il sera terminé pour l'ouverture de la navigation de cette saison.

Pour compléter l'exécution du plan d'amélioration du hâvre, il reste à construire un certain nombre de hangars en acier, sur les nouveaux quais avec les voies appartenant aux compagnies qui ont accès au port. Ces voies accédant aux hangars seront la propriété de la commission du port.

Jusqu'ici, la commission a dépensé à ces travaux une somme dépassant $8,000,000, qui sera portée à près de $10,000,000 lorsque tout sera complété.

A ses débuts, en 1830, la commission du port se composait de trois membres nommés par le gouvernement. En 1855, ce nombre fut porté à cinq, les deux nouveaux membres devant être le maire de Montréal et le président du Board of Trade ex-officio.

Une nouvelle modification fut faite en 1873. La commission fut constituée alors avec neuf membres, dont quatre nommés par le Board of Trade, un par l'Associade la Halle au Blé, un par le gouvernement et cinq élus ; deux par le conseil de ville de Montréal et un par les armateurs.

Plus tard, le gouvernement changea encore la composition de la commission, en se réservant de nommer la majorité de ses membres. Aujourd'hui, la commission comprend onze membres : six nommés par le gouvernement et cinq représentant divers intérêts, savoir : le Board of Trade, la Chambre de Commerce du district, les armateurs, la Halle au Blé et la cité de Montréal.

Cette dernière est représentée par le maire en exercice, ex-officio ; Les autres corps élisent leur représentant pour un terme de quatre ans.

Elle se compose actuellement des membres suivants :

Président, hon. sénateur Robert Mackay.

Membres : MM. Robert Bickerdike, M.P., James Crathern, W. E. Doran, Robert Reford, E. H. Lemay, Alphonse Racine, L. E. Geoffrion, Alexander McFee, Jonathan Hodgson, et le maire de Montréal.

Le Port de Montréal en 1776

Port de Montréal Modernisé.

Au moment où nous écrivons ces lignes, le Parlement est saisi d'un projet de loi de l'hon. M. Brodeur destiné à abolir la commission du port actuelle pour la remplacer par une nouvelle commission composée de trois membres et relevant en tout du pouvoir fédéral.

Nous devons ajouter que les revenus du port ont toujours été suffisants, jusqu'ici, pour payer les intérêts des emprunts contractés par la commission et que le gouvernement n'a jamais été appelé à rien paver en vertu de sa garantie.

NOMBRE DE NAVIRES

Les tableaux suivants donneront une idée du trafic du port de Montréal.

	1905	1904	1903	1902
Navigation océanique . .	833	796	802	757
Navigation intérieure . .	11,112	10,063	15,338	9,358
Totaux	11,945	10,859	16,140	10,115

TONNAGE

Navigation océanique . .	1,940,056	1,836,697	1,890,904	1,539,404
Navigation intérieure . .	2,785,551	2,354,975	2,415,701	1,875,668
Totaux	4,725,607	4,191,672	4,313,605	3,615,072

Expéditions de produits agricoles en 1904 et 1905 :

	1905	1904
Blé, minots	9,954,548	7,514,616
Maïs, minots	5,401,128	3,773,695
Pois, minots	69,337	196,550
Avoine, minots. . . .	2,683,767	1,311,702
Orge, minots	2,504,671	1,006,070

	1905	1904
Seigle, minots	121,021	4,105
Sarrasin, minots . .	83,790	112,997
Graine de lin, minots	270,453	.....
Farine barils	1,842,240	1,897,987
Farine d'avoine, barils	161,659	227,853
Oeufs, caisses	79,157	80,733
Beurre, boîtes et tinettes	574,773	556,850
Fromage, meules . . .	2,422,173	2,506,488
Saindoux, barils . . .	484,109	264,657
Salaisons, paquets . .	402,411	277,560
Pommes, barils	557,240	360,482
Bétail vivant, têtes . .	118,276	112,147

Choisissez ce qu'il y a de mieux en fait de

CORN STARCH

pour la Cuisine et

d'EMPOIS

pour le Repassage.

Depuis près de 50 ans

BENSON'S "PREPARED" CORN

est reconnu pour le **MEILLEUR CORN STARCH DU CANADA** pour les usages culinaires. — On le trouve dans chaque foyer. — Ceux qui en ont essayé d'autre, ont repris celui de **BENSON.**

Si votre repassage se fait mal, si le linge jaunit, mettez fin à ce contretemps en faisant usage de

L'Empois "Edwardsburg"

Acceptez en toute confiance tout Empois ou Amidon qui vient de notre Maison.

Un Sirop Délicieux

MARQUE
REGISTERED
PURE
"CROWN"

Un sirop de table riche, de couleur dorée, sain et nourrissant.

Demandez-le à votre Epicier.

SEULS FABRICANTS:

EDWARDSBURG STARCH CO'Y Limited

MAISON FONDÉE en 1858

53 rue Front Est.
TORONTO

Fabrique
CARDINAL, ONT.

164 rue Saint-Jacques
MONTREAL

Soies en Bobines de BELDING

La plus haute qualité de Soies pour Tailleurs.

Soies pour la machine,

Soie de Couture.

Soies tressées B. H.

Soies pour broderies d'art, nuances délicates, en paquets patentés d'un seul écheveau

Manufacture de Paillons

Taffetas brillants;

Rubans Duchesse,

Doubles Satins

Gros Grains,

Rubans de Bébé.

Noir et Couleurs

Assortiment comprenant toutes les nuances

Les Meilleures du Monde

Le résultat d'une connaissance parfaite de la matière première de la plus haute qualité de l'habileté humaine et de la machinerie la plus perfectionnée. A cause de tout cela la meilleure Soie de Couture pour les tailleurs, les modistes et les ménagères de l'Atlantique au Pacifique toutes les autres soies sont jugées d'après celle-ci

SALLES DE VENTE

TORONTO,
WINNIPEG
VANCOUVER

Belding, Paul & Co, Limited,

MANUFACTURIERS DE SOIE, Usines : Ecluses St-Gabriel,
Bureau et Salles d'Echantillons : 232 rue McGill, MONTREAL.

F. PAUL, président et gérant. F. BIRKS, directeur et assistant-gérant. M. M. BELDING, Jun., Secrétaire.

JAMES CARRUTHERS & CO. Limited

Exportateurs de Grains

TORONTO MONTREAL et WINNIPEG

R. DANDURAND, C.R., Sénateur. L. P. BRODEUR, C.R., M.P. LOUIS BOYER, B.A., B.C.L.

Dandurand, Brodeur & Boyer

AVOCATS

Batisse LIVERPOOL AND LONDON AND GLOBE

Adresse Télégraphique : "DANBROBOY"
Téléphone Bell Main 2637

112 RUE ST-JACQUES,
MONTREAL, CANADA.

THE DOMINION OIL CLOTH CO. Limited.

Fabricants de **PRELARTS** et **LINOLEUMS,** de diverses qualités, dans les dessins les plus nouveaux Notre collection de **TAPIS CIRES POUR TABLES**, etc. Insistez pour avoir nos marchandises "Fabriquées au Canada." Vendues par tous les principaux marchands du pays.

BUREAUX ET ATELIERS . . . . . MONTREAL

PLOMBIERS **AJUSTEURS**

Appareils d'éclairage au gaz et à l'électricité, faits sur commande.

Modèles nouveaux et de bon goût de lampes portatives, de becs de gaz et de globes de verre, exposés dans notre salle d'échantillons :: .: ::

Si vous voulez du beau et du nouveau en fait d'objets de cuivre, profitez de notre longue expérience.

THE GARTH CO.

Rampes de cuivre
Bordages de yacht
Baguettes de cuivre
Feuillard de cuivre
Accessoirs pour pompes à incendie
Placage en nickel

FONTE EN FER **FONTE EN CUIVRE**

BUREAU: 26-32 rue Craig-Ouest
FONDERIE: rue Lagauchetière Est
SALLE D'ECHANTILLONS: 2442 rue Ste-Catherine

MONTREAL

MACHINISTES **FONDEURS**

LA COMPAGNIE DES MOULINS DU NORD

Fabricants de

PAPIERS pour BROCHURES, LITHOGRAPHIE, ENVELOPPES, ÉCRITURE, Etc.
PAPIER A COPIER POUR MIMEOGRAPHE ET CLAVIGRAPHE.

Pour Impressions Commerciales, Demandez les Marques Spéciales:

PROVINCIAL BOND, Blanc ou Teinté,
NORTHERN MILLS,
ADELIA SUPERFINE.

MOULINS: Sainte-Adèle Station, P.Q.
ENTREPOT de QUEBEC: 39 rue Saint-Paul.
BUREAU et ENTREPOT de MONTREAL: 278 rue Saint-Paul

Notre organisation est maintenant terminée et nous sommes prêts à faire des soumissions et à prendre des contrats pour tous les genres d'entreprises en général — dans tout le Dominion.

Canadian White Company Limited

Bureau Central - MONTREAL, CANADA

CORRESPONDANTS:

NEW-YORK
J. G. White & Co. Inc.
Waring White Building Co.

LONDRES, ANG.
J. G. White & Co. Ltd.
Londres, Ang.

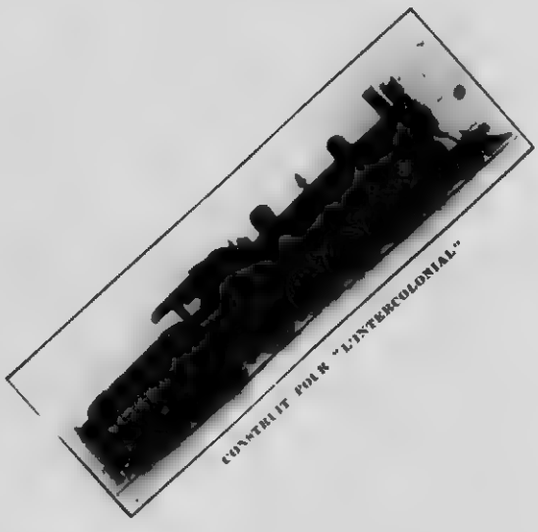
The Northern Electric & Manufacturing Co., LIMITED

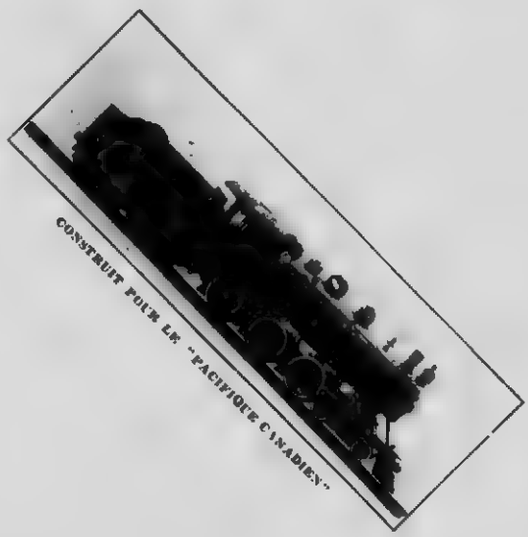
CONDUITS POUR INTERIEUR
FOURNITURES ELECTRIQUES
:: :: TELEPHONES :: ::

Office et Manufacture :
371 rue Aqueduc

The Locomotive and Machine Co., of Montreal, Ltd.

Les Usines de la "LOCOMOTIVE & MACHINE COMPANY" Longue-Pointe





Locomotive & Machine Co., Ltd.

La Locomotive & Machine Company of Montreal, Limited, est une des plus considérables institutions du genre, non seulement de Montréal, mais de tout le Canada. Elle est généralement connue sous le titre abrégé de Locomotive works. Ses bureaux, son siège social, sont à Montreal, dans l'immeuble de l'Imperial Bank. Ses usines sont à la Longue Pointe, où elles occupent un terrain considérable.

La Locomotive Works emploie généralement de douze cents à quinze cents hommes. Elle fabrique des locomotives, du matériel de chemin de fer, des charrues à neige, etc. La compagnie, à côté de ses usines dans lesquelles sont fabriquées et montées de toutes pièces les locomotives, fabrique également des pièces en fer de charpente pour immeubles, ponts, etc.

Son capital social est de deux millions cinq cent mille piastres. La Locomotive Works a actuellement tant à faire pour exécuter ses importantes commandes qu'il lui est encore impossible de travailler pour l'étranger, de faire de l'exportation. La Locomotive Works a d'abord en vue l'exportation aux colonies anglaises ; ce ne sera que plus tard qu'elle abordera les marchés étrangers. La compagnie a fait construire à proximité de ses usines un quai qui lui facilitera dans une très grande mesure l'expédition de ses produits. Elle aura par ce quai toutes les facilités pour embarquer les pièces de ses locomotives

La Locomotive Works fournit actuellement des locomotives, des pièces de charpente et des pièces pour ponts à toutes les parties du Canada.

Les directeurs de cette importante compagnie, qui a fait surgir une vraie petite ville autour des usines, sont très satisfaits de la manière dont augmentent leurs affaires

Les usines fabriquent actuellement trois locomotives par semaine, ce qui représente un travail énorme. Bientôt, grâce à des agrandissements, elle en pourra livrer quatre

Les ateliers pour la construction des pièces de charpentes et de ponts seront aussi considérablement agrandis, de manière à augmenter dans de fortes proportions la production.

Les directeurs de la Locomotive Works se montrent très confiants dans l'avenir. Ils estiment que dans les dix ans qui vont suivre l'industrie des chemins de fer les industries en général vont prendre un essor inouï, car on ne saurait prévoir où s'arrêtera le progrès du pays.

Les photographies que nous reproduisons ci-contre suffisent à donner une idée de la perfection, de la puissance des locomotives qui sortent des ateliers de la Locomotive Works ainsi que des proportions de ces ateliers.

Quelques-unes des Localités Desservies par le

Canadian Northern Railway

Port Arthur, Fort William, Kakabeka Falls, Fort Francis, Winnipeg, St-Boniface, Portage La Prairie, Carman, Morris, Brandon, Hartney, Emerson, Gladstone, Carberry, Dauphin, Gilbert Plains, Swan River, Quill Lake, Humboldt, North Battleford.

TERRES POUR LES COLONS SUR LA LIGNE DU CANADIAN NORTHERN RAILWAY.

Un grand chemin de fer national. — Inconnu il y a vingt ans, il possède maintenant 2,500 milles de voie ferrée.

Histoire du développement rapide d'un projet audacieux mené à bonne fin.

Le chemin de fer Canadian Northern n'est pas très vieux, mais ceux qui ont présidé à sa construction ont eu le coup d'œil tellement juste qu'il est dès maintenant au premier rang et promet de devenir avant plusieurs années l'une des plus grandes voies ferrées du continent. MM. William MacKenzie et D-D Mann, les pères de l'entreprise, avaient fait leur apprentissage de constructeurs de chemins de fer à l'emploi du Pacifique Canadien. Imbus du grand avenir réservé à l'Ouest, ils commencèrent en 1896 la construction de 100 milles de chemin depuis Gladstone, Manitoba, à travers le comté de Dauphin ; neuf ans après, leur œuvre avait tellement grandi qu'ils possédaient 2,500 milles de voie construite, immédiatement elle apportait assez de revenus pour se maintenir et, de fait, chaque mille de chemin a été construit comme si de lui dépendait le succès du projet

LES PREMIERS PAS

En 1895, MM MacKenzie et Mann se rendaient acquéreurs de la charte de la compagnie de Chemins de Fer et Canaux Lac Manitoba ; en 1896, les premiers cent milles de voie étaient construits. Tout de suite les chars se mirent à circuler, sous la direction de M D-B Hanna, le troisième vice-président actuel de la compagnie. En 1898, le chemin était augmenté de 20 milles jusqu'au lac Winnipegosis MM. MacKenzie et Mann, qui ne sont pas des gens à s'arrêter en route, conçurent l'idée de pousser la construction jusqu'à la tête des grands lacs et en faisant payer des revenus à chaque mille de chemin aussitôt construit, ils firent une ligne solide, sûre, traversant un district producteur de blé

JUSQU'AU LAC SUPERIEUR

La construction de la voie partant de Winnipeg pour aller dans la direction du Lac des Bois fut faite sous la charte du chemin de fer Manitoba et South Eastern. Cette partie de chemin traverse un district éminemment riche en blé et en bois, sans parler des produits de laiterie fournis par les belles paroisses de Sainte-Anne et La Broquerie ; elle rapportait un revenu substantiel dès la première année.

A PORT ARTHUR

En même temps qu'on s'occupait du Manitoba, on voyait aussi au terminus des lacs. Port Arthur fut choisi comme site et la compagnie acquit aussitôt dans cette ville une immense territoire. Après avoir acheté les droits du chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie, une voie était construite à travers des districts miniers et forestiers, où se trouvent de nombreuses scieries.

UNE ANCIENNE CHARTE

On ajoutait en même temps 50 milles à la ligne de Dauphin et le chemin atteignait Cowan, Manitoba. Ce travail a été fait sous la charte, datant de 1880, du chemin de fer Winnipeg Great Northern ; on nourrissait alors l'audacieux projet d'une ligne directe jusqu'à la Baie d'Hudson. Cette compagnie fut amalgamée avec la compagnie des chemins de fer et canaux Lac Manitoba sous le nom de Compagnie de Chemin de Fer Canadian Northern, qui s'empara aussi du Manitoba et South Eastern et de l'Ontario et Rivière-à-la-Pluie.

En 1899, la section Nord fut prolongée jusqu'à la rivière Swan ; la compagnie eut fort à faire pour transporter les nombreux colons qui s'établissaient dans la région. La ligne Sud-Est fut prolongée jusqu'à la limite sud du Manitoba, passant à travers un district bien boisé qui envoya immédiatement des billots aux moulins de Winnipeg; la voie de Port Arthur à Stanley fut aussi prolongée vers le nord. Dans l'été de 1900 une autre voie de 25 milles était construite de Dauphin à Grandview et la ligne du Nord-Ouest de Manitoba, à Erwood. Dans la même saison, les directeurs faisaient construire 43 milles de chemin à travers le coin nord-est du Minnesota. Pour compléter la ligne de Port-Arthur à Manitoba, l'hiver suivant, il jetait un pont immense sur la Rivière-à-la-Pluie.

ENTRÉE A WINNIPEG

Après de longues négociations, la Canadian Northern acheta du gouvernement manitobain les lignes suivantes : De Emerson jusqu'à Winnipeg, de Morris jusqu'à Brandon et Hartney, de Portage-la-Prairie jusqu'à Delta sur le lac Manitoba et jusqu'à Beaver. Avec l'acquisition de ces lignes, la compagnie faisait son entrée à Winnipeg, qui devenait son terminus.

WINNIPEG AU LAC SUPERIEUR

Le dernier jour de l'année 1901, les président et vice-président de la compagnie, accompagnés d'hôtes distingués, firent le premier voyage de Port-Arthur à Winnipeg. Il y eut à cette occasion des fêtes grandioses Le rapide avancement de ce chemin de fer est des plus remarquable ; il suffit de dire pour le démontrer qu'à la fin de 1903, il y avait 1,350 milles de chemin en exploitation. Cependant, ce n'était pas encore assez : l'Ouest demandait à grands cris de nouvelles communications. MM. MacKenzie et Mann commencèrent la construction d'une ligne ayant Edmonton pour objectif ; Edmonton sera bientôt sur un pied d'égalité avec Calgary par rapport à Winnipeg. Cette route parcourera un millier de milles à travers les terres à blé les plus riches du monde.

MM. MacKenzie et Mann ont encore d'autres plans en tête. Ils veulent maintenant prolonger leur chemin jusqu'à Régina à travers la vallée de la Saskatchewan Sud; puis de Régina à Humboldt. Et il semble certain qu'ils ne s'arrêteront que lorsqu'ils auront réalisé l'audacieux projet de construire la fameuse voie de la Baie d'Hudson. Le développement de l'Ouest nécessitera d'autres demandes : c'est la conclusion qui s'impose aujourd'hui naturellement. MM. MacKenzie et Mann sont prêts à faire face à la situation ; ils ont encore en perspective plusieurs années durant lesquelles ils s'occuperont à construire d'autres voies ferrées.

DANS LE VIEUX CANADA

La compagnie MacKenzie et Mann a acheté le chemin de fer Great Northern of Canada ; il passe de Hawkesbury à Rivière-à-Pierre, d'où il pénètre dans Québec par la voie du Québec et Lac St-Jean. Bientôt sera construite une ligne de Rivière-à-Pierre jusqu'à Québec. Le nouveau pont qui se construit à Québec sera utilisé pour joindre ce bout de chemin au système que possède MM. MacKenzie et Mann dans la Nouvelle-Ecosse, où ils se sont assurés une correspondance immédiate de Halifax à Yarmouth par la route South Shore.

UNE BONNE CONTRÉE POUR LES JEUNES GENS.

Si Horace Greely était encore de ce monde, il changerait son fameux air et s'écrierait : "Allez au Nord-Ouest, jeunes gens, allez au Nord-Ouest."

Le Nord-Ouest canadien est le pays d'avenir pour le jeune homme. Il augmente plus rapidement et il est sur des bases plus solides qu'aucune autre partie du continent américain.

Prenez le Manitoba pour exemple—sa population, de 255,500 en 1901, est aujourd'hui de 400,000. La raison ? Bon terrain, bon climat, bons citoyens—une trinité qui fait un bon pays.

La Saskatchewan et l'Alberta vont doubler le record du Manitoba et le jeune homme en cherche d'un avenir, professionnel, agricole ou commercial, fera bien d'étudier les richesses du Nord-Ouest.

Des cartes avec d'exactes descriptions du pays vous sont expédiées par la malle sur demande.

Adresses : Geo. H. Shaw,
Gérant du trafic,
Winnipeg, (Manitoba).

MONTREAL,

LE CENTRE FINANCIER DU DOMINION

SES BANQUES ET BANQUIERS

De tout temps Montréal a été le grand centre des affaires financières du Canada. Il ne suffit pas de dire que c'est le marché monétaire le plus considérable du pays ; ce qui est plus important à considérer et mérite une mention spéciale, ce sont les bonnes méthodes établies par nos banques. Leur organisation est hautement appréciée à l'étranger. D'abord elle est un sujet de préoccupation pour les financiers et les banquiers des Etats Unis, qui font de grands efforts pour abolir les banques d'Etat et les banques locales et remodeler tout leur système sur le nôtre, qu'ils considèrent comme le plus parfait. La réputation de notre système canadien est aujourd'hui si bien établie que des pays aussi éloignés de nous que la Chine et le Japon ont envoyé à Montréal des experts pour l'étudier dans tous ses détails avec l'intention de l'adapter à ces pays de l'Orient. Au Canada, le public connaît bien les garanties offertes par les banques et leur accorde toute sa confiance. Le capital placé dans les banques canadiennes, dont la plupart ont leur siège principal à Montréal, s'élève à la somme formidable de $100,000 000. Ces grandes institutions sont nombreuses, mais c'est la Banque de Montréal qui occupe la position la plus élevée et qui s'est intéressée le plus aux grandes entreprises. C'est ainsi que vers 1870 elle a prêté son aide à l'œuvre canadienne la plus colossale du siècle dernier, la construction du Pacifique Canadien.

Les banques suivantes ont leur siège principal à Montréal et sont bien connues dans le monde des affaires : The Bank of British North America, the Molson Bank, the Merchant's Bank of Canada, la banque d'Hochelaga, la Banque Provinciale, la Banque d'Epargne de la Ville et du District et la Sovereign Bank.

Plusieurs autres banques ont ouvert des succursales à Montréal, entre autres : The Canadian Bank of Commerce, the Dominion Bank of Toronto, the Imperial Bank of Canada, the Ontario Bank of Canada, la Banque de Québec, la Banque Nationale de Québec, la Banque d'Ottawa, the Bank of Nova Scotia, et, la dernière, mais non la moindre, la Banque des Cantons de l'Est. Cette dernière avait son siège à Sherbrooke pendant nombre d'années, mais voyant que Montréal offrait un meilleur champ à ses opérations, elle y transporta son bureau d'administration. Il ne faut pas oublier que la plupart des banques montréalaises ont des succursales dans les quartiers les plus importants de la ville, lesquelles transigent quelquefois plus d'affaires que le bureau chef.

Contrairement à ce qu'on voit en Europe, les banques canadiennes occupent des édifices qui ne laissent rien à désirer sous le rapport de la beauté et du confort, et quelques-unes ont des bureaux tout à fait luxueux, avec un intérieur artistique et de bon goût.

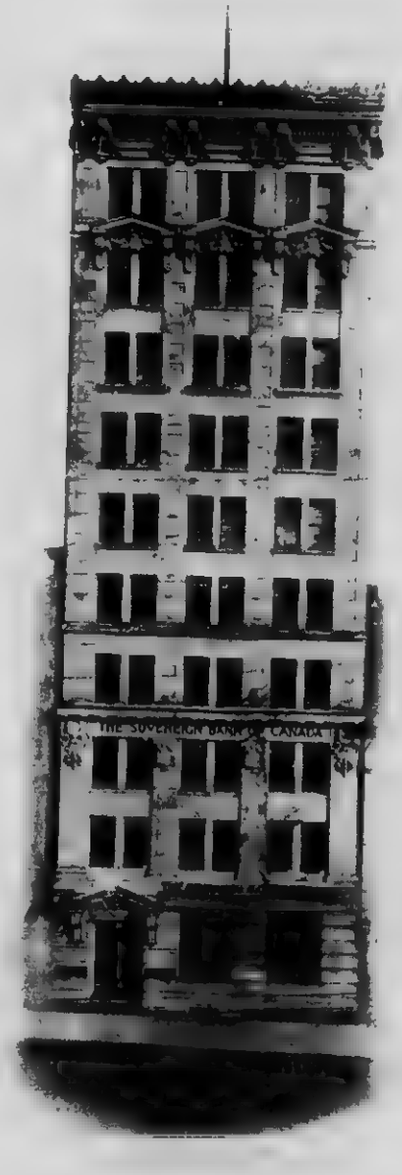
Cela est particulièrement vrai des banques de Montréal, dont l'installation est tout à fait princière comparée à ce qui se voit en Europe. D'ailleurs dans notre pays nous aimons à faire ressortir l'importance de nos institutions en les dotant d'édifices spacieux, commodes.

Tout le système de banques du Canada repose sur le principe de la confiance mutuelle accompagnée de garanties sérieuses, et d'une responsabilité effective. C'est ainsi que les billets en circulation ne doivent en aucun cas dépasser l'actif réel. La transgression de cet article de la loi des Banques est traitée comme une offense criminelle, et rend les actionnaires responsables pour le double du montant de leurs actions. Les déposants sont protégés par la même disposition de la loi. Ainsi, dans le cas de liquidation d'une banque, les porteurs des billets en circulation arrivent en premier lieu comme créanciers, les déposants ensuite et les actionnaires en dernier lieu. Heureusement, les cas dans lesquels il a fallu appliquer la loi dans toute sa sévérité ont été très rares, et grâce à la bonne administration de nos banques et à la surveillance rigoureuse de l'Etat, leur position est des plus florissantes et peut soutenir la comparaison avec celle des pays les plus riches du monde. Une autre disposition de la loi exige que les banques paient en tout temps leurs billets au pair.

De plus, chaque banque doit verser au trésor fédéral 5 pour cent de sa circulation annuelle, et cette réserve doit servir, en cas de nécessité, à racheter les billets en circulation de n'importe quelle banque en faillite. C'est une sorte d'assurance mutuelle qui prouve l'esprit d'entente et d'unité qui règne dans les grandes institutions financières du Canada.

Indépendamment de ces garanties légales, il en existe d'autres qui ne sont pas moins importantes et montrent l'esprit de prévoyance de nos banquiers: ce sont les fonds de réserve, qui sont tellement considérables dans certaines banques qu'ils dépassent souvent le capital-actions. Actuellement, le grand total de ces fonds de réserve dépasse $100,000,000. C'est une sage politique de la part des banques de maintenir leur fonds de réserve au même chiffre que leur capital versé ; mais quelques-unes poussent l'ambition beaucoup plus loin et elles l'ont doublé.

Montréal s'est toujours trouvé à la tête des affaires financières du pays. On y fon



Quelques Maisons de Banques de Montréal.

da en 1889 la première institution de compensation — Clearing house — et depuis cette époque, toutes les grandes villes du

continent américain ont suivi son exemple En 1903, Montréal a fait 10 pour cent de tout le commerce d'exportation et d'importation du pays. Pendant les trois premiers mois de l'année 1906, le pourcentage est monté à 55, soit plus de la moitié du chiffre total. C'est assez dire que Montréal est aujourd'hui le grand centre d'affaires de l'Amérique Britannique du Nord.

A côté des banques possédant une charte, il faut encore tenir compte des caisses d'économie qui, sans avoir la même destination, sont néanmoins un facteur important dans le mouvement commercial du pays. Le grand total des dépôts reçus dans les caisses d'épargne, y compris celle du département des Postes, se monte, d'après les statistiques officielles, à près de $100,000,000. L'accroissement considérable du capital canadien et l'augmentation de la richesse déjouent tous les calculs quand il s'agit de fixer des chiffres pour l'avenir Enfin il ne faut pas oublier les différentes compagnies de prêts et de placements qui s'occupent surtout de transactions immobilières. Les compagnies telle que : "The Montreal Trust and Deposit Company" et "The Royal Trust Company" jouissent d'une confiance et d'un crédit qui n'est surpassé par aucune institution semblable des Etats Unis. Leur bonne réputation, leur position sûre, les garanties qu'elles offrent, leur assurent une place honorable parmi les institutions financières du monde entier.

Ce court exposé serait incomplet si nous ne faisions pas mention de plusieurs maisons financières qui, sans être des banques constituées en corporation, transigent mois par mois des affaires pour des millions.

Parmi ces maisons, celles de Dunn & Co. courtiers et banquiers, occupe une position éminente M. Dunn, le principal associé, n'est pas seulement membre de la Bourse de Montréal, mais il fait aussi partie de la maison Dunn, Fisher & Co., London Hall, Londres, Angleterre, qui a des correspondants dans tous les pays. Cette maison a fait sa large part pour centraliser à Montreal le mouvement des affaires de la finance.

Si l'on tient compte du chiffre de la population de Montréal, on peut affirmer sans crainte qu'il n'existe pas de ville sur le globe où l'activité financière et commerciale a acquis un tel développement et qui occupe une position financière aussi brillante. Sans doute on trouve en Amérique des villes plus étendues, ayant une population plus nombreuse, mais leurs progrès reposent sur une base moins solide.

A tous les points de vue la ville de Montréal s'est distinguée par sa marche ascendante vers le progrès. Son passé est glorieux et son avenir est plein de promesses. Fondée par les fidèles sujets du roi de France, dont les descendants forment la majorité de sa population, elle a ensuite reçu dans son enceinte les citoyens britanniques, et la vivacité française, jointe au travail calculé et persévérant de la race anglaise, constitue un élément de force et d'action auquel la ville d'aujourd'hui doit son succès sans exemple dans l'histoire. Autrefois on raillait Montréal à cause de la lenteur de sa marche vers le progrès. Il est vrai qu'on ne faisait rien à la course, mais nos pères, s'ils ne se hâtaient pas, travaillaient dans un but d'avenir, comme on peut le voir par les monuments qu'ils nous ont laissés. Montréal n'est pas une ville française; ce n'est pas non plus une ville anglaise; c'est purement et simplement une ville canadienne dans le meilleur sens du mot. Fondée par Maisonneuve il y a plus de deux siècles, la ville s'est transformée au point que son illustre fondateur en resterait ébloui. Et parmi les facteurs de ce merveilleux développement on peut placer en premier lieu nos banques et nos grandes institutions financières. Ceux qui ont dirigé, avec une prudence louable et une habileté consommée, les grandes entreprises de notre ville, n'ont pas voulu se laisser éclipser par nos industrieux voisins. Ils avaient confiance dans leurs propres moyens d'action ; ils croyaient à la réussite finale, la victoire leur est restée. Aussi ont-ils bien mérité de leur pays. Ils ont posé la pierre angulaire de la prospérité dont nous jouissons. Leur œil clairvoyant apercevait l'avenir et le peuple du Canada leur en est reconnaissant. Ce fut une lutte pour le bien général et ils l'ont conduite d'une manière glorieuse.

Comme tous les pays, le Canada a eu ses épreuves et ses contretemps, mais il peut se vanter de ne s'être jamais trouvé dans l'humiliante position de répudier ses dettes. Même toutes les provinces ont toujours fait honneur à leurs obligations et joui de la confiance universelle. Cette situation enviable est due à la politique d'économie que l'on savait appliquer lorsque les circonstances l'exigeaient. De plus, l'influence de Montréal était assez considérable pour réprimer les abus et diriger les pouvoirs publics dans la bonne voie.

Les banques ont donc fait leur bonne part dans l'intérêt général, et contribué à faire du Canada la possession la plus importante de l'Empire

Le peuple en général ne voit dans les banques que des institutions où on accumule de l'argent. Cela est vrai jusqu'à un certain point ; on y met en sûreté les économies du public, mais leur rôle ne se borne pas à encaisser des pièces d'or. On peut dire que les banques sont le baromètre indiquant le degré de prospérité qui règne dans un pays. Si elles font de bonnes affaires, le peuple a raison de s'en réjouir, car c'est un signe certain que tout va bien dans le pays. Si des nuages viennent assombrir l'atmosphère de la finance, les banques ferment leurs portes, c'est le signe infaillible des désastres financiers. Heureusement Montréal n'a rien à craindre de ce côté; les affaires ont un caractère de stabilité qui nous attire l'admiration des autres pays. Ceux qui se lancent à tête perdue dans de folles entreprises n'ont qu'à s'en prendre à eux-mêmes. Nos bonnes institutions financières sont connues, on peut s'adresser à celles-là en toute sûreté. Elles sont dirigées par un personnel dont l'expérience et l'habileté sont universellement reconnues et dont la parfaite intégrité est au-dessus de tout soupçon.

Edifice de la Banque d'Ottawa.

Non seulement à Montréal, mais encore par tout le Royaume-Uni et sur le continent de l'Europe, la maison de banque et de courtage J. H. Dunn & Cie., dont les bureaux se trouvent dans l'édifice de la "Sovereign Bank," est sans contredit l'établissement le plus universellement connu. Les transactions et les intérêts commerciaux confiés à cette maison importante s'étendent hors du Canada. Elle a des correspondants dans la Grande Bretagne, en Irlande, en Allemagne, en Suisse, en Belgique et en Hollande. Fondée en 1900, la maison arriva rapidement à prendre la position éminente qu'elle occupe aujourd'hui dans les cercles financiers. Son volume d'affaires a augmenté d'une façon si prodigieuse qu'il égale celui des établissements de même genre qui sont de beaucoup ses aînés dans le monde de la finance montréalaise. La maison J. H. Dunn & Cie. a pour chefs MM. James Hamet Dunn et Vincent James Hughes. M. Dunn est membre de la Bourse de Montréal. Cependant, vu que les intérêts de la maison, de l'autre côté des mers, obligent M. Dunn à faire des traversées nombreuses, M. V. G. Gray, un des associés de l'établissement, s'occupe des affaires de Bourse en qualité de représentant régulier de J. H. Dunn & Cie. Le montant des affaires locales que transige la maison est très considérable. Il est donc de son intérêt de suivre les fluctuations du marché monétaire avec le plus grand soin et de confier cette charge à un représentant d'une compétence reconnue, afin de donner satisfaction à sa nombreuse clientèle et de conduire avec succès les transactions qui lui sont confiées.

M. Dunn est aussi un des membres de la maison de banque et de courtage de Dunn, Fiescher & Cie, 85, London, Wall, Londres, Angleterre.

C'est dans ce milieu financier, le plus considérable du monde entier, que cette institution financière possède une des maisons les plus actives et les mieux achalandées.

MM. Dunn et Hughes sont deux hommes comparativement jeunes mais avec la hardiesse du jeune âge ils ont apporté dans la direction de leur établissement à Montréal beaucoup de prudence et une grande sûreté de jugement. Toujours au courant de la situation financière du stock des chemins de fer et des autres valeurs, ne commettant aucune erreur, ils peuvent donner à leurs clients des renseignements sérieux, et c'est ce qui a pour effet de leur gagner la reconnaissance de toute cette classe La ligne de conduite de J. H. Dunn & Cie. dont les opérations financières se limitent exclusivement aux valeurs réelles a toujours été d'éviter avec soin les combinaisons douteuses ou incertaines.

Les clients recherchent les avis des chefs de la maison et en sollicitant leur concours peuvent être convaincus qu'on n'abusera pas de leur confiance en les entraînant dans des spéculations hasardeuses qui ont amené si souvent le désastre et la ruine des spéculateurs malheureux.

Non seulement la ville de Montréal, mais encore tout le Canada, a contracté une dette de reconnaissance envers ces financiers d'une honnêteté et d'une habileté reconnues. En effet c'est grâce à cette perspicacité et à cette appréciation clairvoyante de la grandeur future des destinées du Dominion que nous devons aujourd'hui l'aurore de cette ère de prospérité qui depuis si longtemps avait été le rêve toujours retardé des pionniers de notre pays. La maison de J. H. Dunn & Cie. est de ce nombre, mais ajoutons à son crédit que ses chefs ont certainement compris l'avenir de ce pays et par leurs actes ils ont prouvé la confiance qu'ils entretenaient du côté de son développement futur.

MM. J. H. Dunn & Cie occupent tout un étage dans l'édifice de la "Sovereign Bank", rue St-Jacques. L'ameublement de ces bureaux est en tout point conforme au bon goût. Pas de luxe ni d'étalage. Le visiteur, en y pénétrant, se croirait transporté dans la vieille ville de Londres avec ses bureaux si bien adaptés à leur destination. Les employés se font remarquer par leur urbanité, leur désir de satisfaire les clients, l'attention avec laquelle ils remplissent leurs fonctions, la complaisance qu'ils mettent à donner les explications qui leur sont demandées.

Aussitôt que l'accord est fait sur les conditions d'une transaction ou d'un marché, toute l'affaire se règle rapidement, on prépare et on signe les pièces nécessaires et le client n'est pas obligé de perdre un temps précieux dans une attente inutile.

Nos Produits "CORONA BRAND" sont les meilleurs.

Les Jambons fumés et le Bacon "CORONA" se recommandent particulièrement à l'attention du public par leur qualité supérieure

CORONA

Jambon Bacon Graisse

Boeuf Mouton Porc

Fromage Beurre Oeufs

NOUS vendons au commerce seulement. n'avons pas de magasins de détail

The Montreal Packing Co., Ltd

MONTREAL

Demandez notre Liste de Prix.

LA BOURSE DE MONTRÉAL

Son origine. Les agents de change d'autrefois.

La manière dont se faisaient les affaires de bourse dans la première moitié du siècle dernier, comparée avec les méthodes perfectionnées d'aujourd'hui.

Bien que l'existence de la Bourse de Montréal comme institution régulièrement organisée ne date que de 1874, on peut retracer le commencement de son existence jusqu'à 1842, quoique sous une forme moins définie. En effet, dès cette époque, les marchands et les hommes d'affaires d'alors, dont quelques-uns ont laissé des traces ineffaçables dans l'histoire du commerce et de la finance de Montréal, se réunissaient dans le but d'opérer l'achat, la vente et l'échange des marchandises et des valeurs qui étaient offertes selon les dates et les saisons.

D'après les rapports restés dans les archives, le groupe, qui se réunissait de temps en temps, bien qu'il n'y eût pas d'organisation formelle, se composait au début d'une demi-douzaine de personnes. Leur façon primitive de transiger les affaires paraît absolument étrange à ceux qui sont au courant des méthodes ingénieuses d'aujourd'hui, facilitées encore par l'installation princière, les nombreuses commodités et les moyens de communication rapide dont disposent les financiers de nos jours.

Lorsqu'il s'agissait de transactions pressées, le courtier faisait la chasse aux acheteurs et aux vendeurs, allant de bureau en bureau, et de comptoir en comptoir. Il ne reculait pas devant la tâche ardue de relancer les clients jusque chez eux, faisant au besoin ses courses en raquettes après les chutes de neige et marchant toute la journée à pied, car dans ce temps-là il n'y avait pas de tramways, et le téléphone n'a été établi que bien des années plus tard.

Les valeurs dans le genre de celles qu'on négocie aujourd'hui en si grande quantité étaient bien rares à cette époque dans la ville de Montréal; les opérations de bourse portaient principalement sur les valeurs d'Etat et les obligations de la municipalité et du port. L'agent de change était alors un personnage: il s'occupait de la négociation et de l'escompte des billets, car dans ce temps-là les banques étaient bien loin d'offrir au public les commodités d'aujourd'hui. Ainsi il y avait des jours fixés, un ou deux par semaine, pour escompter les billets. Il s'ensuivait qu'une maison d'affaires qui avait un besoin urgent de fonds pour faire face à des circonstances imprévues, en était réduite à s'adresser aux agents de change et ceux-ci se mettaient immédiatement en campagne pour recueillir la somme nécessaire, en s'adressant à ceux qui avaient de l'argent disponible.

A cette époque un cours régulier de la bourse était chose inconnue à Montréal, et il était impossible d'établir avec quelque précision la cote du jour des valeurs ou des garanties offertes à la spéculation. On comprend aisément qu'il fallait porter remède à cette situation anormale, et c'est dans ce but que fut fondée la première bourse des Courtiers. L'almanach des adresses de 1849-50, le seul document qui nous renseigne sur ce point, appelle l'attention du commerce sur la Chambre des Courtiers de produits, et on comptait parmi ces membres des hommes de valeur comme McDougall frères, John Glass, S. et R. Esdaile et Charles Geddes.

Vers ce temps et jusqu'à la création de la Chambre des Courtiers, les agents financiers et les négociants avaient coutume de se réunir à l'endroit qui s'appelle aujourd'hui la Place Royale, et qui était désigné alors sous le nom de Square de la Douane.

Au début les réunions étaient hebdomadaires et avaient pour objet principal d'établir le prix des actions, des obligations, des produits, etc., afin de dresser une circulaire des cours du marché, laquelle circulaire fut ensuite livrée aux membres pour l'usage de leurs clients dans le pays et à l'étranger. La qualité de membre donnait à chacun le droit de recevoir gratuitement un certain nombre de circulaires, tandis qu'une plus grande partie étaient vendues dans les centres de la Grande-Bretagne, tels que Londres, Liverpool et Glasgow, ainsi qu'aux journaux. Les profits de la vente de ces circulaires étaient répartis entre les membres de l'Association ou portés au crédit de ceux qui avaient été autorisés à payer de cette manière leur droit d'entrée, qui était de cent livres sterling.

Les choses marchèrent ainsi jusqu'en 1861-62, lorsqu'eut lieu une réorganisation partielle; c'est à cette époque que l'on décida de séparer le marché monétaire proprement dit du marché des produits. Alors on créa la Halle aux Blés (Corn Exchange). Les négociateurs d'actions et obligations devinrent pour la première fois des spécialistes et se donnèrent le titre d'Association des Courtiers (Board of Stock Brokers). Il paraît cependant que pendant quelques années certains membres de ce corps restaient en même temps membres de l'autre. Peu de temps après l'organisation de l'Association des Courtiers on organisa des séances quotidiennes, mais le nombre des membres resta longtemps stationnaire et jusqu'en 1868 la liste des membres actifs ne dépassa pas quinze noms.

Dans l'année 1869, les affaires de courtage prirent un développement considérable. On organisa de nouvelles corporations, les offres et les demandes devinrent de plus en plus actives et les commissions de courtage furent portées à un chiffre plus élevé. Cependant ce n'est qu'en 1872 que fut fondée l'organisation actuelle, car c'est dans cette année-là qu'elle prit le nom de Bourse de Montréal (Montreal Stock Exchange) et sous ce titre elle fut constituée en corporation deux ans plus tard, c'est-à-dire en 1874. Vers cette époque on établit les séances de l'après-midi; avant cela toutes les séances se terminaient à midi.

Au moment de l'érection en corporation, le nombre des membres était de vingt-sept, mais peu de temps après il fut porté à quarante, et ce chiffre persista pendant plusieurs années.

Enfin il vint un temps où les transactions financières prirent un développement inconnu jusqu'alors. On forma de nouvelles compagnies, on réorganisa les anciennes; il fallait des capitaux se chiffrant par des millions de dollars pour répondre aux besoins toujours croissants des diverses industries surgissant de toutes parts, et dès lors le champ d'opération des courtiers s'étendit considérablement.

La grande impulsion donnée aux affaires financières eut pour effet de provoquer de nombreuses et pressantes demandes pour obtenir des sièges à la Bourse, mais pendant un certain temps ces demandes furent repoussées. Les anciens membres n'avaient pas la moindre envie de céder leur place à des nouveaux et ce n'est qu'à de rares intervalles qu'un siège devenait disponible; aussi le prix des sièges ne fit-il qu'augmenter à chaque nouvelle vacance.

Cependant il vint un jour où, en dépit de l'opposition des anciens, qui avaient fi-

EDIFICE DE LA BOURSE

guré pendant de longues années dans ce cénacle de la finance et auxquels on avait donné le sobriquet de " bande des quarante voleurs", on en vint à augmenter le nombre des membres.

Il fut donc décidé d'admettre vingt nouveaux membres et de vendre les sièges par lots de cinq. De cette manière on a disposé de quinze nouveaux sièges à l'heure actuelle, et la Bourse a retiré de cette vente la jolie somme de $250,000. Aujourd'hui les sièges se répartissent comme suit

Sièges occupés, 54 ; En fidéi-commis, 1 ; Non vendus, 5.

Pendant plusieurs années la Bourse de Montréal a tenu ses séances dans la partie supérieure d'un vieux bâtiment de la rue Saint-François-Xavier, et c'est seulement en 1887 qu'elle alla s'installer dans un local situé au coin des rues Saint-François-Xavier et Saint-Sacrement.

Comme ce local était manifestement insuffisant et peu propre à sa destination et qu'il ne répondait plus aux besoins du jour, on résolut, il y a quatre ans, d'ériger un édifice digne d'une institution financière aussi importante que la Bourse de Montréal. Mais plusieurs membres manifestèrent une grande répugnance à quitter le vieux voisinage qui leur était cher.

Pour eux la rue Saint-François-Xavier était un endroit consacré, dont ils ne voulaient s'éloigner à aucun prix.

Enfin on décida d'acheter du Séminaire de Saint-Sulpice un terrain propice ayant les dimensions requises, situé dans la rue Saint-François-Xavier, en face de la rue de l'Hôpital et c'est sur ce terrain que l'on a construit la Bourse actuelle.

On eut recours aux lumières des meilleurs architectes du Canada et des Etats-Unis, experts dans les constructions de ce genre; on se servit des meilleurs matériaux ; c'est ainsi que l'on a réussi à ériger un édifice qui mérite d'être classé parmi les plus parfaits que l'on puisse trouver en Amérique, et même en Europe.

On ne saurait mieux faire ressortir l'importance de la Bourse de Montréal qu'en donnant le chiffre des transactions opérées au cours de ces dernières années. Ils est à remarquer que ces chiffres dépassent à eux seuls le tôtal de toutes les transactions des autres Bourses du pays.

ANNEE 1901

Nombre d'actions	2,834,169
Montant des obligations . .	$1,889,400

ANNEE 1902

Nombre d'actions	2,625,583
Montant des obligations . . .	$7,834,200

ANNEE 1903

Nombre d'actions	1,393,861
Montant des obligations . . .	$3,048,300

ANNEE 1904, — neuf mois, jusqu'au 1er Octobre :

Nombre d'actions	382,633
Montant des obligations . . .	$2,442,000

Au cours des premières années, avant l'établissement de la Bourse sur sa base actuelle, on élisait de temps en temps un président, mais l'époque de l'élection n'était soumise à aucune règle déterminée, si on en juge par les documents conservés.

Le premier président dont il est fait mention dans les archives, D. Lorne MacDougall, fut élu en 1854. Voici d'ailleurs la liste des présidents depuis cette date jusqu'en 1903, tant sous l'ancienne que sous la nouvelle organisation:

De 1854 à 1864,	D. L. MacDougall.
De 1864 à 1871,	Charles Geddes.
De 1872 à 1873,	D. L. MacDougall

Depuis 1873, jusqu'à la constitution de la Bourse en corporation, James Burnett.

De 1874 à 1883,	D. L. MacDougall.
De 1883 à 1894,	J. Burnett.
De 1894 à 1895,	H. S. MacDougall.
De 1895 à 1897,	L. J. Forget.
De 1897 à 1899,	H. S. MacDougall.
De 1899 à 1901,	W. R. Miller.
De 1901 à 1902,	G. H. Smithers,
De 1902 à 1903,	Charles Meredith.

Les dignitaires pour 1904, étaient —

Charles Meredith, président.

Andrew A. Wilson, vice-président.

J. J. N. Panyman, secrétaire-trésorier.

W. I. Fenwick, secrétaire-adjoint.

Administrateurs :— J.-L. Marler, Robert Linsay, R. Forget, C. M. McCuaig.

Administrateurs du "CLEARING HOUSE" de la Bourse :

John Low, J.D. Crawford, W.I. Fenwick.

Depuis ces dernières années, le prix des sièges à la Bourse a monté considérablement. Il y a dix ans, lorsque les valeurs étaient en baisse, les sièges se vendaient $2,000 et quelquefois moins. Depuis cette époque, la valeur des sièges a suivi une progression croissante, à tel point qu'un seul siège s'est vendu $27,500. On dit que c'est le prix le plus élevé qu'on ait jamais payé pour un siège dans une Bourse de l'importance de celle de Montréal.

Les membres de la Bourse de Montréal peuvent se vanter à juste titre des succès qu'ils ont remportés, et depuis plusieurs années déjà il ne s'est pas présenté un seul courtier qui ait manqué à ses obligations envers ses créanciers; tous ont payé jusqu'au dernier centin ce qu'ils devaient. Même pendant les deux années de dépression financière que nous avons traversées, il ne s'est pas déclaré une seule faillite à la Bourse de Montréal; voilà un fait sans précédent dans les annales des institutions importantes de ce genre sur le continent américain.

L'Ordre des Forestiers Indépendants

Quelques mots sur cette grande société d'assurance fraternelle

Parmi les institutions établies pour protéger les hommes et les femmes contre les revers de la vie, aucune ne s'est montrée plus efficace que celle mentionnée plus haut. Le but de ses efforts est atteint ; par des méthodes toutes fraternelles, elle est parvenue à mettre ses membres à l'abri du besoin en cas de mort, de maladie et d'infirmité.

Son système et ses résultats

Le plan d'après lequel fonctionne l'Ordre Indépendant des Forestiers a été adopté en 1881, alors que l'honorable Docteur Oronhyatekha devint le chef et le président de la société. Avec des taux beaucoup moindres que ceux des compagnies régulières d'assurance, payables à des dates fixes et régulières, l'Ordre pourvoit au règlement de toutes réclamations légitimes immédiatement après la preuve du décès tout en accumulant un surplus qui s'élève aujourd'hui à DIX MILLIONS DE PIASTRES. Après avoir payé DIX-NEUF MILLIONS DE PIASTRES en polices d'assurance de toutes sortes, consultez le tableau qui suit et voyez la croissance rapide de cette société par excellence.

Année.	Revenu.	Bénéfices payés	Réserve accumulée	Membres
1881.	$ 5,123.38	$ 1,300.00	$ 4,568 55	1,019
1882 .	12,745.46	12,058.86	2,967.83	1,[illegible]4
1883.	19,407.61	9,493 68	10,857.65	2,210
1881	26,877.81	13,914.31	23,081.85	2,[illegible]8
1885 ..	35,712.71	26,578.99	29,802.42	3,642
1886 .	55,867.78	28,499.83	53,961.28	5,804
1887	87,774 09	59.014.67	81,384.41	7,811
1888	126,942.11	89,016.16	117,821.96	11,800
1889 .	191,957.35	116,787.82	188,130 36	17,349
1890 .	284,333,71	181,846.79	283,967.20	24,604
1891 .	399,585 17	261,436.21	408,798 20	33,303
1892 .	530,111 93	344,748.83	580,597.85	43,024
1893.	696,152.13	392,185.93	[illegible]7.89	54,4[illegible]
1894	885,752.92	511,162.30	1,187,225.11	70,055
1895	1,119,508.42	685,000.18	1,560,373.46	86.521
1896	1,318,440.42	620,941.91	2[illegible]15,484.35	102,838
1897.	1,617,218 74	992,225.60	[illegible]9,832.78	124,685
1898...... .	1,909,879.19	1,176,125.14	[illegible]6,370 36	144,000
1898..	2,159,294.98	1,430,200.83	[illegible]78,543.56	163,610
1900..	2,399,683.01	1,546,145 64	4,483,364 44	180,717
1901	[illegible]9,204.13	1,780,920 67	5,261,831.52	192,086
1902..	2,838,464.61	1,748,351.05	6,219,071.17	205,369
1903......... . .	3,018,653.94	1,870,272.68	7,453.308.14	219,492
1904......	3,163,598.47	2,144,998.77	8,584,177.03	235,876
1905...	3,283,984.80	2,191,413 48	9,700,588.83	233,914

Il fallut à l'Ordre un peu plus de treize ans pour amasser son premier million, mais les autres vinrent s'ajouter au premier dans un espace de temps relativement cours Le fait est qu'il ne fallut que dix mois pour accumuler le neuvième million de piastres. A la fin de l'année 1905, le nombre des membres était de 233,914. Ce chiffre indique un gain de 8,038 dans l'espace de un an, déduction faite de toutes les mortalités, etc

Bénéfices payés

Durant l'année 1905, l'Ordre a payé pour assurances et autres bénéfices la somme de $2,191,418.48, divisée comme suit :

Réclamations pour cause de mort...	$1,821,303.33
Réclamations pour invalidité totale et vieillesse	127,289.42
Maladies	199,154.96
Frais funéraires...........	13,665.77

L'orateur qui, un jour, fais[illegible] description pittoresque [illegible] tiers Indépendants et les [illegible] comme "répandant partout [illegible] leurs bienfaits," ne tombait pas trop dans l'exagération, comme on peut bien le voir.

Nouveaux Plans d'Assurance

A la session triennale de la Cour Suprême de l'Ordre, tenue au mois d'août 1905, deux nouveaux genres d'assurance ont été ajoutés à ceux déjà en vigueur dans la Société ; l'ASSURANCE A TERME pour ceux qui désirent une protection temporaire seulement et l'ASSURANCE PAYABLE PAR VERSEMENTS; le paiement de cette dernière assurance se fait en dix versements annuels, le premier paiement se faisant immédiatement après la mort prouvée

Refuge pour les Orphelins des Forestiers

Ce magnifique refuge fondé par le docteur Oronhyatekha lui-même est situé dans un endroit charmant sur l'Ile des Forestiers qui se baigne dans les eaux de la Baie de Quinto; il est pourvu de toutes les améliorations modernes et les orphelins des Forestiers y trouveront un abri confortable où ils grandiront et s'instruiront. Des arrangements ont aussi été conclus avec les Pères de Monfort pour l'admission des orphelins catholiques dans leur institution

Le bureau principal de la Société est dans l'édifice Forestiers, angle des rues Richmond et Bay, à Toronto ; des succursales ont été établies à Port Huron, Michigan, Londres, Angleterre, et Sydney, Australie.

Le Conseil Exécutif qui gère les affaires de l'Ordre dans l'intervalle des sessions de la Cour Suprême se compose des messieurs suivants : L'honorable Dr Oronhyatkha, J.P., Suprême Chef Forestier.

Victor Morin, B.A., N.P., Ex-Suprême Chef Forestier, Toronto.

Joseph D. Clark, Suprême Vice-Chef Forestier, Dayton, Ohio.

Lieut. Col. John A. McGillivray, C.R., Secrétaire Suprême, Toronto.

Harry A. Collins, Trésorier Suprême, Toronto.

Thomas Millman, M.D., M.R., C.S. E., Médecin Suprême, Toronto.

Hon. E. C. Stevenson, Aviseur Suprême, Détroit, Michigan.

Banque de Montréal

Fondée en 1817 — Constituée en corporation par acte du Parlement

CAPITAL (entièrement libéré) : :	$14,400,000.00
FONDS DE RÉSERVE : : : : :	10,000,000.00
PROFITS NON DIVISÉS : : : : :	922,418.31

Bureau Principal
MONTRÉAL

BUREAU DES DIRECTEURS :

TRES HON LORD STRATHCONA AND MOUNT ROYAL, G.C.M.G., Président Honoraire
HON SIR GEORGE A DRUMMOND, K C M G, Président — E S CLOUSTON ESQ, Vice-Président
A T PATERSON, ESQ — F B GREENSHIELDS, ESQ — SIR WILLIAM C. MACDONALD, — R B ANGUS, ESQ
JAMES ROSS, ESQ — R G. REID, ESQ. — HON ROBT MACKAY

E S CLOUSTON, Gérant-Général — A. MACNIDER, Premier Inspecteur et Surintendant des Succursales
H V MEREDITH Assistant-Gérant Général et Gérant à Montréal
C SWEENY, Surintendant des Succursales, Colombie Anglaise — W E. STAVERT, Surintendant des Succursales, des Provinces Maritimes
F J HUNTER, Inspecteur des Territoires du Nord-Ouest, Winnipeg — W A BOG, Assistant-Inspecteur, Montréal

SUCCURSALES AU CANADA :

PROVINCE D'ONTARIO

ALMONTE
BELLEVILLE
BRANTFORD
BROCKVILLE
CHATHAM
COLLINGWOOD
CORNWALL
DESERONTO
FENELON FALLS
FORT WILLIAM
GODERICH
GUELPH
HAMILTON
Sherman Ave
[illegible]TON
[illegible]
[illegible]
OTTAWA
[illegible]
PERTH
PETERBORO
PICTON
[illegible]
[illegible]
[illegible]
Yonge St Br
[illegible]

PROVINCE du MANITOBA

ALTONA
BRANDON
OAKVILLE
PORTAGE LA PRAIRIE
[illegible]
Fort Rouge
Logan Ave

Prov. de la Colombie-Anglaise

ARMSTRONG
ENDERBY
GREENWOOD
[illegible]
[illegible]
NEW DENVER
NEW WESTMINSTER
[illegible]
ROSSLAND
[illegible]
[illegible]
VICTORIA

BANQUE DE MONTREAL

PROVINCE DE QUEBEC

COCKSHIRE
DANVILLE
FRASERVILLE
GRAND'MERE
LAC MEGANTIC
LEVIS
MONTREAL
" Rochelaga
Ave Papineau
" Pointe St-Charles
" Rue des Seigneurs
" Sainte-Anne de Bellevue
" Saint-Henri
" West End
Westmount
QUEBEC
SAWYERVILLE

Prov. du NOUVEAU-BRUNSWICK

ANDOVER
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
GRAND FALLS
[illegible]
[illegible]
SHEDIAC
ST-JEAN
WOODSTOCK

Prov. de la Nouvelle-Ecosse

AMHERST
[illegible]WATER
[illegible]
GLACE BAY
HALIFAX
[illegible] End
[illegible]
MAHONE BAY
PORT HOOD
SYDNEY
[illegible]LE
[illegible]TH

Provinces du NORD-OUEST

CALGARY, Alberta
EDMONTON, Alta
INDIAN HEAD, Sask
CETHBRIDGE, Alta
RAYMOND, Alta
REGINA, Sask
SASKATOON, Sask

TERRENEUVE

ST-JEAN - - - - - - - - - - - - BANQUE DE MONTREAL
BIRCHY COVE, Bay of Islands, - - - BANQUE DE MONTREAL

GRANDE BRETAGNE

LONDRES - - - - BANQUE DE MONTREAL, 46-47 Threadneedle Street, E.C.
F. W. Taylor, Gérant.

Correspondants dans la Grande Bretagne

LONDRES - - - - - - - The Bank of England
" - - - - - The Union of London and Smith's Bank, Limited
" - - - - - The London and Westminster Bank, Limited
" - - - - - The National Provincial Bank of England, Limited
LIVERPOOL - The Bank of Liverpool, Limited
ECOSSE - - - - - - - The British Linen Company Bank et ses succursales.

Montréal, 7 Juin 1906.

ETATS-UNIS

NEW-YORK - - - - - - { R. Y. Hebden / A. D. Braithwaite } Agents, 31 Pine Street.
CHICAGO - - - - - - - - - BANQUE DE MONTREAL, J. M. Greata, Gérant
SPOKANE, WASH., - - - - - "

MEXIQUE

MEXICO, D. F. - - - BANQUE DE MONTREAL T. S. C. Saunders, Gérant

Correspondants aux Etats-Unis

NEW-YORK, - - - - - - - - - - - - - - The National City Bank
" - - - - - - - - - - - - - - The Bank of New-York N B A.
" - - - - - - - - - - - - - - National Bank of Commerce in New-York
BOSTON, - - - - - - - - - - - - - - The Merchants National Bank
" - - - - - - - - - - - - - - J. R. Moore & Co.
BUFFALO, - - - - - - - - - - - - - - The Marine National Bank, Buffalo
SAN FRANCISCO, - - - - - - - - - - - The First National Bank
" - - - - - - - - - - - - - - The Anglo-Californian Bank, Limited.

Banque d'Hochelaga

Capital: $2,000,000 **Fonds de Réserve: $1,450,000**

DIRECTEURS: F.-X. Saint-Charles, Ecr., Président; Robt. Bickerdike, Ecr., M. P., Vice-Président; Hon. J.-D. Rolland, J. A. Vaillancourt, A. Turcotte, M. J. A. Prendergast, Gérant-Général; C. A. Giroux, Gérant; O. E. Dorais, Inspecteur; F.-G. Leduc, Asst.-Gérant.

Bureau Principal - - Montréal.

Bureaux de Quartiers

Rue Sainte-Catherine, Est.
Rue Sainte-Catherine, Centre.
Rue Notre-Dame, Ouest.
Hochelaga.
Avenue Mont-Royal.
Pointe Saint-Charles.
Saint-Henri.

Succursales

Joliette, P. Q.
Louiseville, P. Q.
Maisonneuve, P. Q.
Québec, P. Q.
Québec, Saint-Roch.
Sorel, P. Q.
Sherbrooke, P. Q.
Saint-Boniface, Man.
Saint-Jacques, P. Q.
Saint-Jérôme, P. Q.
Sainte-Martine, P. Q.
Trois-Rivières, P. Q.
Valleyfield, P. Q.
Vankleek Hill, Ont.
Winnipeg, Man.
Ville Saint-Louis (Montréal.)

Émet des **Lettres de Crédit Circulaires** pour les voyageurs, payables dans toutes les parties du monde, ouvre des crédits commerciaux; **achète** des traites sur les pays étrangers; **vend** des chèques et fait des paiements télégraphiques sur les principales villes du monde; prend un soin spécial des **encaissements** qui lui sont confiés, et fait remise promptement au plus bas taux du change.

Offre des conditions avantageuses pour l'escompte et le recouvrement de papier commercial

THE MERCHANTS BANK OF CANADA

ÉTABLIE EN 1864

Capital payé **$6,000,000**
Fonds de réserve et profits indivis **3,674,596**

BUREAU DES DIRECTEURS:

Président: Sir H. MONTAGU ALLAN, (de la Allan Line Royal Mail S.S. Co.)
Vice-Prés.: M. JONATHAN HODGSON (de la Maison Hodgson, Sumner & Cie)

Directeurs:

M. Jas. P. DAWES (de Dawes & Co., brasseurs, Lachine)
M. Thos. LONG (de Thos. Long et Frères, Collingwood)
M. Chas. R. HOSMER [illegible]
[illegible]
M. Chas. F. SMITH, Président de [illegible] Co. Limited)
M. Hugh A. ALLAN (de la Allan Line Royal Mail S.S. Co.)
M. C. M. HAYS, Gérant en chef du [illegible]
M. Alex. BARNET, Renfrew, Ont. [illegible]
[illegible] MERRETT [illegible]
E. F. HEBDEN, Gérant en Chef

SUCCURSALES ET AGENCES:

ONTARIO

Acton
Alvinston
Athens
Belleville
Berlin
Bothwell
Brampton
Chatham
Chatsworth
Chesley
Creemore
Delta
Eganville
Elora
Elgin
Finch
Fort William
Galt
Gananoque
Georgetown
Glencoe
Gore Bay
Granton
Hamilton
Hanover
Hespeler
Ingersoll
Kincardine
Kingston
Lancaster
Lansdowne
Leamington
Little Current
London
Lucan
Markdale
Meaford
Mildmay
Mitchell
Napanee
[illegible]
Orillia
Ottawa
[illegible]
[illegible]
Perth
Prescott
Preston
Renfrew
Stratford
St. George
St. Thomas
Tara
Thamesville
Tilbury
Toronto
Walkerton
[illegible]
West Lorne
Westport
Wheatley
Windsor
Yarker

QUÉBEC

[illegible]
[illegible]
Montréal
1255 Ste-Cath.
[illegible] Ste-Cath.
[illegible]
Québec
St-Sauveur
[illegible]
[illegible]
St. [illegible]
St. Jean
[illegible]

MANITOBA

[illegible]
Carberry
Gladstone
Griswold
Macgregor
Morris
Napinka
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
Shoal Lake
[illegible]
Winnipeg

ALBERTA

Calgary
Camrose
[illegible]
Carstairs
[illegible]
Fort Saskatchewan
[illegible]
[illegible]
[illegible]
Medicine Hat
Olds
Red Deer
Stettler
Vegreville
Wetaskiwin

SASKATCHEWAN

Arcola
Carnduff
Maple Creek
Whitewood

Colombie-Anglaise

Vancouver

ÉTATS-UNIS

New York
[illegible] Wall St.

Agents en Angleterre: The ROYAL BANK of SCOTLAND

Nous transigeons toutes affaires de banque.
Nous donnons 3 pour cent sur tout [illegible] dans le département d'épargne. L'intérêt est [illegible]
Nous émettons des traites payables en [illegible] et autres pays étrangers.
Nous émettons des lettres de crédit [illegible] dans toutes les parties du monde.
Traites vendues pour aucune ville ou village [illegible] et aux États-Unis.

BUREAU PRINCIPAL: - - - MONTREAL

OUVREZ UN COMPTE A

La Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal

(Fondée en 1846)

Servant des Gestion

La seule banque incorporée, en vertu de "L'ACTE DES BANQUES D'EPARGNE," faisant affaires dans la cité de Montréal.

Une de nos petites

BANQUES A DOMICILE

vous facilitera l'épargne.

Notre Banque à Domicile n'a pas d'heures de clôture.

ELLE EST OUVERTE LE JOUR ET LA NUIT.

Nous prêtons cette Banque gratuitement à tout déposant de $1.00. Cette Banque est une tirelire, dans laquelle vous déposerez vos épargnes. La Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal vous appartient toujours. Le petit dépôt sera remboursé quand la Banque sera rapportée.

Il vous fera plaisir de voir votre COMPTE DE BANQUE grossir petit à petit.

Attention Spéciale donnée aux Dépots faits par la malle.

Enveloppes adressées et formules de lettre à cette fin fournies sur demande.

Nous vous réservons toujours le meilleur accueil, que votre compte soit gros ou petit.

A. P. LESPERANCE, Gérant

Résultat des Gestion

UNION BANK OF CANADA

Établie en 1865
BUREAU PRINCIPAL - QUEBEC

Réserve - - - $1,500,000
Capital payé - - $3,000,000

Bureau des Directeurs:

ANDREW THOMSON, - - - Président.
HON. JOHN SHARPLES, - - - Vice-Président.

R. T. Riley, E. J. Hale, Wm. Price, M. Dapis(?)
Wm. Shaw, E. L. Drewry, John Galt, F. E. Kenaston

G. H. BALFOUR, - - Gérant-Général.
J. G. BILLETT, Inspecteur. | E. E. CODE, Asst.-Ins.

H. B. SHAW, - Surintendant des Succursales de l'Ouest, Winnipeg.
F. W. S. CRISPO, Inspecteur des Provinces de l'Ouest.
H. VEASEY et P. VIBERT, Assistants Inspecteurs.

Directeurs de la Succursale de Toronto:
GEO. H. HEES, THOS. KINNEAR.

SUCCURSALES ET AGENCES:

QUEBEC - Dalhousie Station, Montréal, Québec, rue St-Louis, Québec St-Loyola(?)

ONTARIO - Alexandria, Barrie, Carleton Place, Cookstown, Crysler, Erin, Fenwick, Fort William, Haileybury, Hastings, Hillsburg, Jasper, Kemptville, Kinburn, Manotick, Melbourne, Metcalfe, Merrickville, Mount Brydges, Newboro, New Liskeard, North Gower, Norwood, Osgoode Station, Pakenham, Plantagenet, Portland, Roseneath, Shelburne, Smith's Falls, Smithville, Stittsville, Sydenham, Thornton, Toronto, Warkworth, Wiarton, Winchester.

MANITOBA - Altona, Baldur, Birtle, Boissevain, Carberry, Carman, Crystal City, Cypress River, Deloraine, Glenboro, Gretna, Hamiota, Hartney, Holland, Killarney, Manitou, Melita, Minnedosa, Minto, Morden, Neepawa, Ninga, Rapid City, Roblin, Russell, Shoal Lake, Souris, Strathclair, Virden, Waskada, Wawanesa, Wellwood, Winnipeg, Winnipeg (North End Branch).

SASKATCHEWAN - Arcola, Carlyle, Craik, Cupar, Esterhazy, Fillmore, Humboldt, Indian Head, Lemberg, Lumsden, Maple Creek, Moose Jaw, Moosomin, Milestone, Oxbow, Pense, Qu'Appelle, Regina, Saskatoon, Sintaluta, Strassburg, Swift Current, Wapella, Weyburn, Wolseley, Yorkton.

ALBERTA - Airdrie, Calgary, Cardston, Carstairs, Didsbury, Edmonton, Fort Saskatchewan, Frank, High River, Innisfail, Lacombe, Lethbridge, MacLeod, Medicine Hat, Okotoks, Pincher Creek.

AGENCES ETRANGERES:

LONDRES, Ang. - Parr's Bank Limited.
NEW-YORK - National Park Bank.
CHICAGO - Corn Exchange National Bank.

LA CHAMBRE DE COMMERCE

Une association canadienne-française qui a joué un role important depuis vingt ans

La Chambre de Commerce du district de Montreal est une institution sur laquelle non seulement la ville de Montréal, mais pays entier peut compter pour la garde des intérêts publics. C'est un des corps commerciaux les plus progressifs, ne ménageant aucun effort pour pousser le pays tout entier, et la province de Québec plus particulièrement, dans la voie du progres industriel, commercial et agricole.

Le gouvernement fédéral a reconnu l'importance de cette institution en lui donnant une représentation dans la Commission du Port. Le gouvernement provincial l'a reconnue en l'appelant plus d'une fois à donner son avis sur les questions d'impôts et de législation commerciale. Les sociétés sœurs l'ont reconnue en l'invitant à se joindre à elles pour promouvoir les intérêts publics, et c'est un plaisir de constater que les deux institutions commerciales les plus importantes de cette ville, dont l'une se compose plus particulièrement de l'élément anglais et l'autre de l'élément canadien-français, s'unissent au besoin, et ne font qu'une quand il s'agit de promouvoir le bien général.

La Chambre de Commerce du district de Montréal ne se borne pas uniquement à la question commerciale proprement dite ; elle s'occupe d'une manière spéciale du développement de l'agriculture, de toutes les questions d'intérêt local, d'éducation commerciale, etc.

Depuis assez longtemps cette Chambre a sur son programme la question de la réforme de l'éducation commerciale qui ne paraît pas donner satisfaction telle qu'on la donne actuellement dans nos écoles.

Depuis bientôt dix ans cette question est inscrite au programme et si les progrès sont lents, c'est qu'ils sont plus sûrs; c'est aussi que cette question doit être abordée avec une précaution extrême, car ce n'est pas un changement pur et simple qui devra résulter de la discussion, mais la révolution d'un système que tout le monde n'est pas prêt à condamner, mais que tout le monde est prêt à améliorer, du moment qu'il sera convaincu de l'excellence des moyens qu'on adoptera pour faire cette révolution.

Le 15 décembre 1886, avait lieu la réunion préliminaire au commerce canadien français, pour prendre en considération l'urgence de créer une Chambre de Commerce chargée de défendre et de faire valoir les intérêts commerciaux et industriels de Montréal et de la province de Québec. Cette réunion nombreuse et influente décida de se constituer en Chambre de Commerce et la déclaration qui suit, fut signée par les 135 personnes présentes

"Conformément à la 37ème Victoria, chapitre 51, pour autoriser l'incorporation des Chambres de Commerce du Canada, les soussignés, marchands, commerçants, courtiers, artisans, fabricants, agents de compagnie d'assurance ou gérants de banque, domiciliés dans le district de Montréal, au nombre de 135, déclarent s'associer comme Chambre de Commerce, sous le nom de Chambre de Commerce du District de Montréal, et que nous avons élu M. G.-W. Parent, agent d'immeubles, comme secrétaire de la dite Chambre de Commerce."

"En foi de quoi nous avons signé".

Il n'y a que vingt ans de cela et déjà plus des trois quarts des 135 signataires de ce document sont disparus de la scène des vivants.

La première assemblée de la Chambre eut lieu le 2 février 1887. M. J. Grenier, échevin et président de la Banque du Peuple, fut élu président.

Lui ont succédé, au fauteuil de la présidence: MM. J.-M. Dufresne, 1888-1889 ; M. D. Parizeau, 1890-1891 ; M. L.-E. Morin, 1892-1893 ; M. H. Laporte, 1894-1895 ; M. Jos. Contant, 1896-1897 ; l'hon. Alphonse Desjardins, 1898-1899 ; M. L.-E Geoffrion, 1900-1901 ; M. Damase Masson, 1902-1904 ; M. H.-A.-A. Brault, 1905-1906; 1906, M. C.-H. Catelli.

M. C.-H. CATELLI

Président de la Chambre de Commerce

Aux débuts, le "Moniteur du Commerce", publié par M Shallow, fut choisi comme l'organe officiel de la Chambre, et en mai 1899, apparut le premier numéro du Bulletin Mensuel", de la Chambre, dont la mission est de porter au dehors, de répandre dans le public les délibérations et les décisions de la Chambre. Le "Bulletin", en autant que les bornes qui lui sont tracées le lui permettent, se tient au courant des mouvements importants du commerce. Il porte à la connaissance de ses lecteurs les faits et les chiffres tendant à éclairer nos hommes d'affaires sur les variations des courants commerciaux, sur les possibilités plus ou moins immédiates de marchés à ouvrir, de relations d'affaires à créer, de besoins nouveaux à satisfaire.

La Chambre de Commerce tint d'abord ses délibérations dans les bureaux de MM. Parent Frères, agents d'immeubles ; dans les dix premières années de son existence, le local de la Chambre a subi plusieurs migrations, étant transporté des bureaux de MM. Parent, à l'édifice du New-York Life, de là, aux bureaux du "Moniteur du Commerce". De ce dernier endroit, il sortit pour être transporté rue St-Jacques d'où il vient de sortir pour entrer dans l'Hôtel du Gouvernement, rue St-Gabriel. Les salles beaucoup plus grandes et plus confortables permettront à plusieurs comités de se réunir simultanément sans se déranger mutuellement. Le fait que ce dernier déménagement est un pas dans la voie du progrès est clairement démontré par cet autre fait à la première séance dans les nouveaux bureaux, le 25 avril, vingt-cinq nouveaux membres étaient proposés et admis.

Le nombre des membres est de 650. Avec le nouvel essor pris par la Chambre depuis qu'elle a pris possession de ses nouveaux bureaux, on croit que ce nombre sera doublé avant la fin de l'année.

THE MONTREAL GRAIN ELEVATING CO.

Alexander MacDougall, directeur-gérant. Bureaux : 7 Place Royale

La Montreal Grain Elevating Company fut établie en 1857. Elle fut par la suite réorganisée à deux reprises ; d'abord en 1872, puis en 1898.

Cette compagnie a exercé une influence considérable sur le développement du commerce de grain du Port de Montréal Depuis sa fondation elle n'a cessé d'ajouter à son matériel afin de pouvoir répondre aux exigences chaque jour croissantes du commerce de grains. A l'heure qu'il est elle possède dix-sept élévateurs capables de transborder plus de cent mille minots par heure. Elle a à son service un nombre énorme d'employés.

La plus grande partie du grain reçu chaque année à Montréal est destinée à l'exportation et se trouve à passer par ces élévateurs.

Les élévateurs de la Montreal Grain ont accompli jusqu'ici des records étonnants et ils ont rendu d'immenses services aux compagnies de transport en maintes circonstances où les heures et les minutes comptaient beaucoup pour les steamers.

Les directeurs de la compagnie sont : MM. A. T Paterson, président ; Alexander Macdougall, Robert Reford, Thos.-A. Crane et Bartlett McLennon, citoyens tous très estimés d[illegible] ercles commerciaux de Montréal et reconnus comme d'une haute habileté et d'une intégrité indiscutable

REVILLON FRERES

Fondée en 1723 à Paris, la Société Anonyme des Etablissements Révillon Frères est une des plus grosses maisons engagées dans le commerce des fourrures. Elle compte à son service de six à huit cents employés. Elle possède des magasins à Paris, Londres, New-York, Leipsig, Shanghai, Edmonton, Nijni Nicolaievsk, Khabarosk, Boukhara, Prince Albert Montréal, Edmonton, Moscou.

Elle achète toutes espèces de fourrures sur les terres de chasse ou sur les marchés et les revend entièrement transformées en vêtements ou en fourrures confectionnées.

Son capital social est de vingt-huit millions de francs (cinq millions six cent mille piastres). Elle ne borne pas ses affaires à la seule importation des fourrures, elle en fait également l'exportation une fois qu'elles ont été transformées et confectionnées dans ses ateliers.

Elle achète principalement ses fourrures en Sibérie Ses exportations sont mondiales, mais elle s'occupe plus particulièrement de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique du Nord.

MM. Révillon Frères habitent Paris, où ils dirigent eux-mêmes leur maison principale. Ils gouvernent leurs agences, magasins et succursales de tous les pays par le moyen d'un conseil d'administration et d'administrateurs-délégués

M. Théodore Révillon, fils de M. Léon Révillon, dirige en personne la si rapidement croissante maison d'Edmonton.

Les affaires de la maison Révillon augmentent chaque année dans des proportions considérables. Au Canada elles doublent d'une année à l'autre.

Elle s'agrandit pour ainsi dire chaque jour. Pour ne parler que du Canada, ses postes de traites avec les Esquimaux et les Indiens ont étendu leur trafic sur le Nord-Ouest, le Labrador et la Baie d'Hudson en moins de quatre années.

Voici l'opinion de l'un des hauts fonctionnaires de cette importante maison sur les perspectives économiques et industrielles du Canada :

En l'an 1950, le Canada comptera soixante millions d'habitants. Au point de vue commercial, agricole et industriel, il sera la troisième puissance du monde. Au point de vue de l'outillage, sa position merveilleuse entre les deux grands marchés de l'Europe et de l'Extrême-Orient en sera le premier pays du globe.

Le Canada sera le GRAND BOULEVARD des communications mondiales.

LINDE BRITISH REFRIGERATION COMPANY OF CANADA

Le système de réfrigération Linde est, sans aucun doute, le meilleur du monde ; c'est la méthode la pratique qu'on ait découverte pour maintenir à bonne température les entrepôts, abattoirs, fabriques de conserves, compartiments frigorifiques des steamers et des trains, etc.

La supériorité du système de réfrigération Linde est si bien reconnue qu'il est aujourd'hui presque universellement employé d'un bout à l'autre du Canada.

Aussi avons-nous cru intéressant de donner quelques détails sur ce système et son application

La "LINDE BRITISH REFRIGERATION COMPANY OF CANADA" a été établie en 1895 au Canada et dûment incorporée selon la loi du Dominion. Les promoteurs de la compagnie Linde, dont M. C. Vollmann est le président, ont compris que, pour couronner de succès les efforts faits par le gouvernement Canadien en vue d'assurer le progrès de l'agriculture pour établir, sur des bases solides, l'exportation des produits de l'industrie laitière, il était essentiel de fournir d'abord au pays le meilleur outillage frigorifique possible pour garantir la conservation des produits tant dans les entrepôts que durant le transport.

Avant 1895, presque tous les produits de l'industrie laitière étaient conservés dans les entrepôts à l'aide de glace, mais ce système ne peut jamais donner entière satisfaction.

La glace, en effet, ne donne pas une température toujours égale et, en fondant, elle sature l'atmosphère d'humidité ce qui peu à peu gâte les produits d'une conservation difficile comme le beurre et le fromage.

La compagnie ayant reconnu les avantages du système Linde, a acheté les droits de l'inventeur pour le Canada et a mis ce système à la disposition des exportateurs canadiens avec le succès que l'on sait.

Le principe du système Linde consiste à faire passer de l'air froid et préalablement purifié à travers les chambres où se trouvent les produits qu'il s'agit de maintenir à basse température. Un des principaux inconvénients des entrepôts frigorifiques de l'ancien système, c'est que l'atmosphère étant refroidie par des tuyaux, c'est toujours le même air qui reste dans les chambres frigorifiques.

Or, comme tous les produits en entrepôt émettent une certaine quantité de vapeurs et de gaz, l'atmosphère est bientôt viciée et les produits en sont affectés

Avec le système Linde l'air est refroidi dans des chambres séparées où il passe le long de tuyaux frigorifiques et à travers un jet de vapeur d'eau salée.

Le sel étant un des meilleurs antiseptiques connus, tous les germes et impuretés en suspension dans l'air se trouvent détruits au passage et l'air est envoyé aux chambres d'entrepôt parfaitement pur.

Telle est la base du système de réfrigération Linde. De l'aveu de presque tous les experts, il est aujourd'hui reconnu comme le meilleur. Il a été adopté avec les plus heureux résultats par le gouvernement canadien, toutes les principales maisons d'exportation du Canada et toutes les grandes compagnies de transport.

La "Linde British Refrigeration Company, Ltd, of Canada" ne se contente pas des excellents résultats obtenus jusqu'à présent. Elle est toujours à l'affut des améliorations, des perfectionnements qui peuvent maintenir leur système frigorifique au premier rang.

Il a été abondamment prouvé que la machinerie du système Linde est construite d'après les principes scientifiques indiscutables et d'après les méthodes de mécanique les plus pratiques. Six mille installations frigorifiques du système Linde existent actuellement dans toutes les parties du monde. C'est peut être la meilleure preuve qu'on puisse donner de la haute valeur de ce système.

Le gouvernement Canadien n'a pas été le seul à adopter le système frigorifique Linde. Sa supériorité hygiénique a été reconnue par les experts européens.

Plusieurs gouvernements des grandes puissances ont appliqué le système Linde dans les vastes entrepôts frigorifiques militaires où sont emmagasinées des quantités considérables de viandes et d'aliments de toutes sortes destinés à l'alimentation des armées en cas de guerre.

Le gouvernement britannique, notamment, a établi de vastes entrepôts de ce genre à Gibraltar et dans les garnisons importantes d'Orient..

La réfrigération scientifique est devenue un facteur tellement important dans le commerce des denrées qu'il a révolutionné les marchés de l'alimentation dans le monde entier. Les légumes et les fruits ne pouvaient guère, jadis, paraitre qu'à certaines saisons sur les tables de nos pères. On peut aujourd'hui s'en procurer toute l'année, grâce aux entrepôts frigorifiques où on les emmagasine à l'abri de la

La réfrigération a également donné un développement énorme au commerce d'exportation des viandes pourriture pendant des semaines et des mois.

des produits de la ferme et de l'industrie laitière. Il n'est pas rare, de nos jours, de voir arriver à Londres, un groupe de steamers apportant des cargaisons de 100 et 150,000 moutons abattus en Nouvelle-Zélande qui arrivent sur le marché anglais en parfaite condition.

Des faits de ce genre qui auraient semblé impossibles à nos pères, sont possibles, grâce au système frigorifique Linde. A ce système revient une large part dans les progrès du commerce d'exportation du Canada en général et de Montréal en particulier.

Les bureaux de la "Linde British Refrigeration Co of Canada, à Montréal, se trouvent dans l'édifice Coristine.

M. A. B. CREELMAN, C.R.

M. A.-B. Creelman, C.R., est conseiller général du C.P.R

M. Creelman est originaire de la province du Nouveau-Brunswick. Il naquit dans la ville de Richibucto, comté de Kent, il y a une cinquantaine d'années Il reçut son éducation à la Grammar School de Richibucto, puis à la Presbyterian Academy de Chatham, Miramichi. Il fit ses études de droit au bureau de M. Charles Gamon, à Collingwood, Ontario. Après avoir passé quatre années au bureau de MM. Crooks, Kingsmill et Cattanach il obtint son admission au barreau de la province d'Ontario en 1876.

L'année suivante se forma le bureau McCarthy, Hoskin et Creelman, l'associé senior était feu Dalton McCarthy. En 1882, feu M. Osler, C.R., entra dans l'étude Dès sa fondation, ce bureau d'avocats se taillait une grande réputation par toute la Puissance ; M. Creelman en fut le gérant pendant 25 ans.

En 1889, M. Creelman était créé conseiller du Roi par le comte de Derby, alors gouverneur général du Canada En 1901, il était nommé avocat en chef du C.P.R., situation qu'il occupe encore aujourd'hui conjointement avec celle de conseiller general de la compagnie.

M. Creelman est libéral en politique et presbytérien en religion Il fait partie du barreau de Montréal depuis 1902

Il occupe une très haute situation dans sa profession, c'est un esprit large et cultivé

LAPORTE, MARTIN & CIE

La maison Laporte, Martin & Cie, 70 à 78 rue Saint-Pierre, est une des plus considérables maisons d'importation de denrées alimentaires et d'épiceries de la ville de Montréal. M. H. Laporte la fondait en 1878 ; il prenait en société, quelques années plus tard, MM J.-B.-A. Martin, J.-O. Roucher, L.-A. Delorme, J.-E. Ethier et J.-A. Martin. Rapidement la maison progressa Son chiffre d'affaires devint considérable en peu d'années. La maison Laporte, Martin & Cie devenait une des plus importantes de la ville, et acquérait une réputation de premier ordre.

En 1904, la maison Laporte, Martin & Cie était établie sur des bases définitives, c'est-à-dire qu'elle était transformée en compagnie à fonds social. Son capital est de $400,000

Les officiers sont : H. Laporte, président ; J. Ethier, vice-président, L.-A. Delorme, sec.-trés., H Delorme, directeur

Elle a des relations avec les meilleures fabriques et manufactures d'Angleterre, de France, d'Allemagne, d'Asie-Mineure, d'Italie, de Portugal, d'Espagne, de Hollande, de Grèce, d'Ecosse et des Etats-Unis. Chacun de ces pays est mis à contribution pour constituer l'assortiment de haut luxe, de qualité indiscutable dans sa variété infinie, qui a contribué dans une si large mesure à établir fortement dans toutes les parties du Canada la réputation hors pair de cette maison.

La maison Laporte, Martin & Cie compte des clients fidèles dans toutes les parties du pays : depuis les côtes de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à celles de

Un jour de marché en hiver sur la place Jacques-Cartier à Montréal (en 1902)

J.-E. ADRIEN BIRON

Le surintendant des marchés est né à St-Cuthbert, comté de Berthier, le 16 décembre 1866. Fils de feu F. X. A. Biron, notaire, et de Noémie Fiset, il fit en partie son cours classique au collège de Joliette ; il alla faire ensuite son cours commercial à l'Université d'Ottawa.

En 1885, il débuta dans le commerce, à Saint-Ephrem d'Upton, comté de Bagot, L'année suivante il vint se fixer à Montréal, où il entra au service de la Banque Ville-Marie, en qualité de comptable, position qu'il occupa durant près de quatre années

Dans l'été de 1889, il quitta la Banque Nille-Marie pour entrer à l'emploi de la Cité, en qualité de premier secrétaire du département de la Police Plus tard, il fut promu à la position de comptable à la Cour du Recorder

En 1900, le Conseil de Ville, ayant décidé d'améliorer le département des Marchés, lui donna comme chef, M. Biron, en juillet de la même année.

M. Biron a justifié la confiance que le Conseil avait placée en lui il a déployé dans ses nouvelles fonctions de nombreuses qualités et il a opéré d'excellentes réformes dans l'administration des Marchés, dont il est le surintendant.

Le 4 février 1889, M. Biron épousa Mlle Alma Leduc, seconde fille de feu Léon Leduc, ancien député du comté de Richelieu à l'Assemblée législative.

De ce mariage, trois enfants sont nés, dont deux survivent François-Xavier, âgé de treize ans, et Léontine, âgée de dix ans

la Colombie Britannique, sur le Pacifique ; depuis la frontière américaine jusqu'aux derniers nés de nos villages du Nord, qui, chaque jour, surgissent de la forêt.

En un mot, c'est une des maisons dont l'on dit qu'elles font honneur à l'esprit commercial des Canadiens-français.

W. H. BIGGAR, C.R., Avocat Général

M. W. H. Biggar, C.R., avocat général des compagnies du Grand Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, est né le 19 septembre 1852.

En 1872, il remportait le prix du gouverneur-général au Upper Canada College, de Toronto. Admis au barreau d'Ontario en 1880, il exerça la profession d'avocat à Belleville, Ont., de 1881 à 1903, en société avec M. John Bell, C.R., solliciteur de la compagnie du Grand Tronc.

Il fut nommé C.R. en 1899, et en janvier 1903, il accepta la position d'assistant avocat général du Grand-Tronc avec bureaux à Montréal.

En décembre 1904, il fut promu à la haute position qu'il occupe actuellement M. Biggar s'est très activement occupé de l'organisation de la compagnie du Grand Tronc-Pacifique. Il a représenté les intérêts de cette compagnie lors de l'élaboration des conventions faites avec le gouvernement. M. W. H. Biggar est l'un des directeurs du G.T.P.

M W. H. Biggar a représenté West Hastings à la législature d'Ontario de 1890 à 1898, comme partisan des gouvernements Mowat et Hardy.

M Biggat jouit d'une très belle réputation dans le Barreau Canadien et il a fourni jusqu'ici une carrière brillante.

LE BOARD OF TRADE

OEUVRE UTILE ET FECONDE

L'aînée de toutes nos Chambres de Commerce canadiennes est le "Montreal Board of Trade" et son histoire s'identifie avec celle du commerce canadien en général et de la ville de Montréal en particulier.

Sa fondation remonte à 1842; les premières assemblées furent tenues dans le "News Room and Exchange" édifice qui fut démoli en 1891 pour l'élargissement de la rue Notre-Dame, angle de la rue Saint-Sulpice. Le premier rapport annuel est daté de 1843. On y voit que le conseil du Board of Trade avait réussi à faire diminuer les taux de passage des canaux Ottawa et Rideau.

En 1844, le conseil s'attaque à la question postale. L'administration des postes était alors contrôlée de Londres.

En 1846, la question du libre-échange commençait à agiter le pays; le "Board of Trade" se prononça pour l'abolition des droits d'entrée sur tous les comestibles et les matériaux bruts destinés à l'industrie.

En 1848, le nombre des membres fréquentant le "Board" était devenu si considérable, que le conseil obtint l'usage de la salle des douanes pour les assemblées générales.

En 1851, grâce aux efforts du conseil, le commerce canadien prend une nouvelle orientation. Downing Street cesse de contrôler notre administration postale et le premier Maître-Général des Postes prend son siège dans le cabinet; c'était l'hon. James Morris.

Les travaux du conseil tendent ensuite à l'amélioration de la navigation intérieure.

A cette époque, on prévoyait si peu ce que serait l'âge des chemins de fer, que le conseil fit des représentations au Gouverneur-Général afin que des démarches fussent faites auprès du gouvernement américain pour empêcher la construction d'un pont de chemin de fer sur le lac Champlain, à Rouse's Point, ce pont étant considéré comme une obstruction à la navigation sur le Richelieu.

C'est en 1852 que l'institution commence à s'occuper comme corps, des affaires municipales de Montréal. C'est aussi cette même année que le conseil demanda pour la première fois l'adoption d'une "dumping clause", contre les Etats-Unis.

En 1853, avait lieu à Montréal, sous les auspices du Board of Trade, la première réunion de toutes les Chambres de Commerce du pays. Les villes de Toronto, Kingston, et Québec étaient représentées.

En 1855, on parle pour la première fois d'un canal devant relier la baie Georgienne à la rivière Ottawa, et en 1863, le conseil recevait une délégation de l'Illinois et du Wisconsin pour traiter de cette question.

Cette même année de 1863 fut marquée par la fondation de la Halle aux blés.

Le 24 décembre 1864, les salles et les bureaux étaient détruits par un incendie.

De 1865 à 1885, les rapports des délibérations du conseil sont très volumineux, mais ne contiennent que des questions de routine.

En 1876, il y est fait mention, pour la première fois, de la construction d'un pont sur le St-Laurent, passant par l'Ile Ronde ou l'Ile Ste-Hélène.

En 1882, on commence à agiter la question de construire l'édifice du Board of Trade, et le 19 mai 1892, avait lieu la pose de la pierre angulaire; au mois de septembre 1893, on en faisait l'inauguration. Lord Aberdeen présidait à la cérémonie. Les membres du cabinet et des délégués des principales Chambres de Commerce du Canada et des Etats-Unis étaient présents.

Parmi les orateurs qui adressèrent la parole au banquet d'inauguration nous relevons les noms suivants, qui suffiront à donner une idée de ce que fut cette cérémonie: Lord Aberdeen, Sir Adolphe Caron, Maître-Général des Postes; l'hon. M. Daly, ministre de l'Intérieur; Sir Adolphe Chapleau, lieutenant-gouverneur de Québec; l'hon. L.-O. Taillon, premier ministre de Québec; M. J.-A. Wright, directeur du Board of Trade de Chicago; M. Ed. Kemble, du Board of Trade de Boston; M. D.-A. Wilkie, du Board of Trade de Toronto; M. W.-W. O'Gilvie, président, etc.

A partir de cette date le Board of Trade de Montréal entre dans une ère de prospérité nouvelle, le nombre de ses membres va toujours grandissant, et leur influence augmentant. Les délibérations du conseil touchent les rapports du Canada avec la mère-patrie, du Canada avec les Etats-Unis, l'amélioration de nos voies de communication par terre et par eau, la création de nouvelles lignes transatlantiques, le perfectionnement de nos facilités terminales.

Les travaux du port de Montréal et le creusage du St-Laurent prennent une grande partie de son attention. Des choses locales, il avise le conseil municipal sur les questions d'éclairage et d'aqueduc, commençant le travail qui n'est pas encore terminé aujourd'hui, de la réduction des taux d'assurances contre le feu.

En 1898, le conseil demande que le gouvernement fédéral se charge du coût entier des travaux du port, et qu'il construise au plus tôt un bassin de radoub et des éléva-

Edifice du "Board of Trade"

teurs à grain. Une partie des vœux exprimés alors a été remplie.

Au mois de janvier 1901, le somptueux édifice du Board of Trade fut détruit dans une conflagration qui causa pour trois millions de dommages dans le quartier le plus commercial de la ville.

Un nouvel édifice fut construit sur les ruines dont on fit l'inauguration en 1904 ; on fit coïncider cette fête avec la clôture du congrès des Chambres de Commerce de l'Empire, et la cérémonie fut grandiose.

Voici la liste des présidents du Board of Trade, depuis sa fondation : M. J.-T. Brondgeest, 1842-43 et 44 ; l'hon. George Moffatt, 1844-45-46-47 ; M. Thomas Cringan, 1847-48 ; l'hon. Peter McGill, 1848-49 ; M. Thos. Ryan, 1849-50-51 ; M. Hugh Allan, 1851-52-53-54-55 ; l'hon. John Young, 1885-56 ; M. L.-H. Holton, 1856-57-58-59 ; M. Thos. Kay, 1859-60 ; l'hon. John Young, 1860-61 ; M. Edwin Atwater, 1861-62 ; l'hon. L.-H. Holton, 1862-63 ; M. Thos. Cramp, 1863-64 ; M. Peter Redpath, 1865-66 ; M. John McLennan, 1866-67 ; M. Thos. Rimmer, 1867-68-69 ; M. J.-H. Winn, 1869-70 ; l'hon. John Young, 1870-71-72 ; M. Hugh McLennan, 1872-73-74 ; M. W.-M. Darling, 1874-75-76 ; M. Andrew Robertson, 1876-77 ; M. Henry Lyman, 1877-78 ; M. F.-W. Henshaw, 1879-80-81-82-83 ; M. John Kerry, 1884-85 ; M. Geo.-A. Drummond, 1885-86-87-88 ; M. Jos.-P. Cleghorn, 1889-90 ; M. Robert Archer, 1891 ; M. E.-B. Greenshields, 18 ?-93 ; M. W.-W. O'Gilvie, 1894 ; Jas.-A. Cantlie, 1895 ; M. Robert Bickerdike, 1896 ; M. Henry Miles, 1897 ; M. James Crather, 1898 ; M. Chas.-F. Smith, 1899 ; M. Robert Mackay, 1900 ; M. Henry Miles, 1901 ; M. Alex. McFee, 1902 ; M. Arthur Hodgson, 1903 ; M. Geo.-E. Drummond, 1904 ; M. Wm.-I. Gear, 1905 ; M. F.-H. Mathewson, 1906.

La Chambre de Commerce Française

Il est à Montréal une autre institution de Commerce du district, la Chambre de Commerce Française, trop peu connue ici, mais qui fait un travail sérieux pour faire connaître le Canada en France. Les publications de la Chambre de Commerce Française sont du plus haut intérêt et bien de nature à faire connaître en France nos coutumes, nos besoins et ce qu'il faut pour le développement de nos intérêts mutuels.

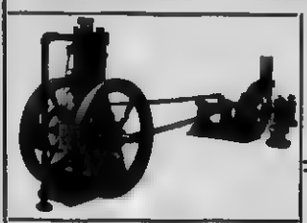
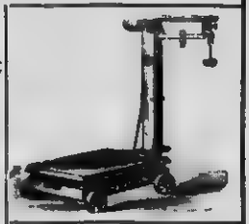
La Chambre de Commerce Française de Montréal a été fondée en 1886 par M. G. Dubail, alors consul général de France à Québec.

Son but était de recueillir et échanger avec les commerçants et institutions commerciales de la métropole tous les renseignements propres à développer les rapports commerciaux, industriels et financiers entre la France et le Canada.

Malgré le peu de ressources dont elle disposait, la Chambre de Commerce Française de Montréal a pu remplir son programme et même l'amplifier, grâce à l'énergie de ceux qui furent appelés à la diriger.

Liste des présidents.: M. M. Schwob, 1886-87-88-89-90 ; M. C.-A. Chouillou.1890 91-92 ; M. A. Girard, 1892 ; M. E. Galibert, 1892-93 94-95 ; M. G. Herdt, 1895-96-97 ; M. E. Galibert, 1897-98-99-1900 ; M. H. Jonas, 1900-01-02-03-04 ; M. C. A. Chouillou, 1904-05-06.

THE MOORE CARPET CO., Ltd.
SHERBROOKE, P.Q.
FABRICANTS de TAPIS de WILTON et de BRUXELLES
Nos tapis et nos rugs sont en vente dans tous les magasins de quelque importance au Canada. Demandez à les voir.

BALANCES STANDARD FAIRBANKS.

Soupapes — Forges — Outils pour Machines — Fournitures pour ateliers de Machines — Pompes Morse de Fairbanks - Esgins à gaz et à gazoline.

Moulins à vent et Machines pour Fermes. Fournitures pour entrepreneurs de chemins de fer. Fournitures d'usines et de manufactures. Dynamos et Moteurs. Tuyaux et accessoires. Spécialités dans les tuyaux à vapeur. Demandez le catalogue.
THE CANADIAN FAIRBANKS COMPANY Limited,
Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver.

The Royal Bank of Canada
Constituée en corporation en 1869
Capital - - - - $3,300,000
Fonds de réserve - - 3,800,000
Actif - - - - 36,400,000
SUCCURSALES:
Montréal — Coin des rues Notre-Dame et Saint-Jean.
Montréal (côté Ouest) — Coin des rues Notre-Dame et des Seigneurs.
Westmount — Coin rue Sainte-Catherine et avenue Greene ; avenue Victoria.
Montréal-Annexe.

Analyste de la Province
Nommé par le gouvernement de Québec
Analyste de la Ville
Nommé pour Montréal
Walton L. Hersey, M. Sc., [McGill]
Analyses et épreuves de toutes sortes de matières commerciales. Epreuves mécaniques sur le fer, l'acier, le ciment, etc. Examen de propriétés minérales. Travaux d'expert chimico-légaux
171 rue Saint-Jacques
MONTREAL.
TELEPHONE (league distance) MAIN : 52
Adresse par Cable "HERSEY" MONTREAL
Code "Western Union"

LA CRADOCK SIMPSON COMPANY.
AGENCE D'IMMEUBLES, D'ASSURANCES
ET DE PRETS SUR HYPOTHEQUES
205 RUE SAINT-JACQUES - - - MONTREAL

MAISON DE FINANCE ROBERT
180 Rue St-Jacques, Montréal
OBLIGATIONS, PRETS SUR HYPOTHEQUES

TELEPHONES :
BUREAU PRINCIPAL: MAIN 4916
TERRAINS: BST 4012
COMPTABILITE MAIN 5457
Res. Pte JOS CHARRUAU. MAIN 1667
MAX DAOUST BST 3331
Charruau & Daoust
Courtiers d'Immeubles.
PROPRIETES A VENDRE
ARGENT A PRETER
Spécialité :
LOTS VACANTS.
Bureau Principal :
6 - 7 - 8 - 9 - 10
Edifice La PRESSE

MAGNIFIQUES LOTS A BATIR
$175
A
$325
Termes faciles
KENSINGTON
La plus charmante Banlieue à l'ouest de Montréal
Aussi un choix d'emplacements pour villas dans Outremont
FRANK E. DONOVAN - - - Agent.
Tél. Main 2011. 186 St-Jacques
CHAQUE LOT
A
25
x
103
PIEDS

Dominion DeForest Wireless Telegraph Company

.... (Limited) ....

Infiniment supérieur à tout autre système.

Prenez connaissance de ce que disent nos clients

Montréal, 1 juin 1906

The Dominion DeForest Wireless Co

Messieurs,

Il nous fait plaisir de certifier que le service que votre compagnie nous a donné entre nos bureaux de Québec et d'Ottawa a été très satisfaisant

Vos dévoués

D RATTRAY & SONS

◆ ◆ ◆

Québec 28 mai, 1906

Messieurs,

Nous sommes très heureux de reconnaître que, depuis que nous envoyons nos télégrammes par votre compagnie, nous avons eu la meilleure satisfaction Nous avons constaté que votre service télégraphique est prompt et fidèle

Vos dévoués serviteurs,

DROUIN, FRERES CIE

◆ ◆ ◆

Québec 29 mai 1906

Messieurs,

Nous nous sommes servis de votre système de télégraphie depuis les derniers six mois, et c'est avec joie que nous exprimons notre appréciation favorable sur la promptitude et l'efficacité de votre service télégraphique

Vos fidèles serviteurs,

N. LEMIEUX & FILS

◆ ◆ ◆

Montréal, 2 juin 1906.

Messieurs,

En réponse à votre lettre du 31 mai, nous nous plaisons a vous dire que nous croyons votre système infiniment supérieur à tous les autres. J'ai beaucoup d'expérience en cette matière, acquise dans les grandes villes de l'Europe et, en fait de rapidité dans la transmission et la prompte livraison des dépêches, je suis d'avis que vous n'avez plus rien à améliorer

Votre dévoué,

J COOKE WARMINGTON
Ingénieur consultant

Montréal, 2 juin 1906.

Messieurs,

Nous sommes heureux d'être en position de recommander votre système de télégraphe sans fil entre Montréal, Québec et Ottawa Nous l'avons trouvé très rapide absolument exact et extrêmement satisfaisant. Quant à l'efficacité et l'économie, il ne saurait être surpassé

Vos dévoués serviteurs,

CHALEYER & ORKIN.

◆ ◆ ◆

Québec, 4 juillet 1906

Dans le cours des affaires, la transmission de vos télégrammes a été faite de la manière la plus satisfaisante, et lorsque vous aurez un plus grand nombre de stations, je suis convaincu que vous obtiendrez sans difficulté votre bonne part des dépêches commerciales

Votre serviteur,

R. CARTWRIGHT.
Lt -Col A. A. G M.

◆ ◆ ◆

Québec, 30 mai 1906

Messieurs,

Je me fais un grand plaisir de recommander à ceux qui ont coutume de se servir du télégraphe le système établi par la "DOMINION DEFOREST WIRELESS TELEGRAPH," qui m'a donné, depuis les derniers douze mois, la plus grande satisfaction parmi les compagnies avec lesquelles j'ai eu des affaires

Votre dévoué,

W N. SNELLING

◆ ◆ ◆

Montréal, 8 juin 1906

Messieurs,

Nous certifions par la présente que nous faisons usage du télégraphe sans fil depuis son installation entre les villes du Canada et nous avons constaté qu'il donne pleine satisfaction au point de vue de la rapidité et d l'exactitude. C'est pourquoi nous sommes heureux de le recommander au public

STANDARD TRADING CO.
A E Armstrong, gérant

Les stations sont ouvertes dès maintenant à Montréal, Québec, Ottawa et Toronto. D'autres sont en voie de construction, de manière à compléter la chaine depuis Québec jusqu'à Vancouver.

Mes raisons pour placer de l'argent dans la Dominion DeForest Wireless Telegraph Company, Limited :

1 —Son système est mis en opération avec plus d'économie que tout autre.
2 —Tous les capitaux engagés dans l'entreprise servent à construire des stations
3 —Son capital-actions est moins élevé que celui de toute autre compagnie—$1,200,000
4 —La compagnie aura prochainement la station transatlantique la plus puissante du monde.
5 —Quand sa station transatlantique sera en opération, ses prochains revenus égaleront le montant de son capital-actions
6 —On peut acheter maintenant ses actions à $6.00 chacune.
7.—Avant peu ses actions vaudront $100 chacune.

Ses agents financiers sont :

HUMPHREY & COMPANY

160 RUE SAINT-JACQUES, MONTRÉAL.

LA

Carabine Ross

Le VIEUX QUEBEC, déjà célèbre par les batailles dont il a été témoin, est devenu aujourd'hui un centre important pour la fabrication du matériel de guerre.

La guerre Sud-Africain, où on opposa la carabine Lee Enfield aux carabines des armuriers du continent de l'Europe, ouvrit les yeux du gouvernement du Canada sur la lenteur proverbiale du département de la guerre de la Grande Bretagne quand il est question d'adopter des améliorations modernes, et le détermina à choisir une meilleure arme.

Intérieur des usines de la Ross Rifle Company

La carabine Ross fut en conséquence adoptée pour la milice canadienne, qui possède ainsi l'arme légère la plus parfaite et la plus terrible connue jusqu'aujourd'hui. C'est ainsi que notre milice a été lancée dans la fabrication et l'exploitation d'armes à feu, lesquelles, grâce à leurs qualités supérieures, ont acquis une réputation enviable dans toutes les parties du monde. En s'assurant la collaboration des techniciens les plus habiles de l'Europe et de ce continent, la compagnie Ross a réussi à améliorer son arme d'une manière jusque là inconnue. Pour réaliser ce progrès, la compagnie n'a pas été gênée dans ses opérations par des procédés anciens et des équipements passés de mode.

Ses spécialistes ont étudié en détail chaque pièce et chaque opération ; ils ont construit des machines nouvelles qui fonctionnent avec une précision étonnante. Ce qui était accepté comme assez bon pour le temps, dans les plus célèbres arsenaux du monde, fut mis de côté comme n'étant plus à la hauteur de la science actuelle, pour être remplacé par du meilleur et du plus perfectionné.

On a dépensé de fortes sommes en expériences métallurgiques dans le but de découvrir un acier capable de résister à la température élevée due à l'explosion de la poudre sans fumée et à la succession rapide des coups de feu que permet la carabine Ross ; il fallait en outre une grande force de résistance pour empêcher l'arme d'éclater sous la pression de l'ammunition moderne, plus pesante que l'ancienne, tout en réduisant le poids de la carabine.

Ces tentatives furent couronnées d'un succès complet et on n'eut pas à regretter la dépense encourue. On réussit à fabriquer un acier à canon qui a deux fois la force et huit fois la durée de l'acier employé dans les arsenaux anglais.

En même temps on appliqua à la fabrication de toutes les parties de l'arme et à leur ajustage des procédés nouveaux, et voilà de quelle manière la compagnie s'est acquis une réputation qui lui fait le plus grand honneur. Aujourd'hui, ses armes sont connues et appréciées dans tous les pays du monde et sa fabrique est considérée comme un établissement modèle.

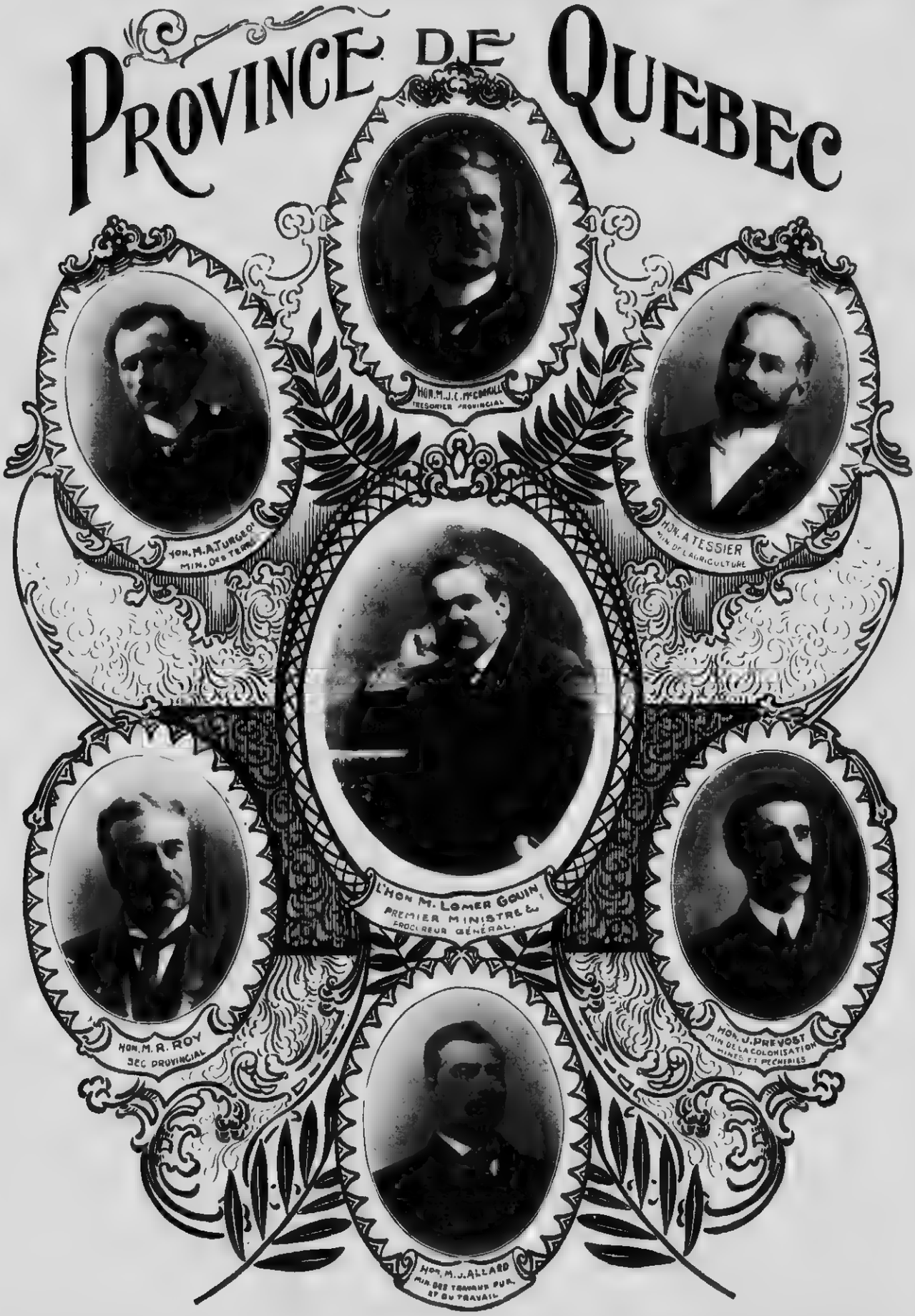
Les commandes arrivent de tous côtés, surtout mande, ce qui a engagé la compagnie à en faire la ses armes de chasse et de sport sont en grande de fabrication sur une plus grande échelle.

La compagnie a entamé des négociations pour fournir des carabines pour l'armée à trois pays étrangers. On a raison de prévoir qu'avant longtemps le Canada fournira des carabines aux soldats de ces pays.

La vignette ci-contre représente plusieurs parties de l'outillage considérable employé pour la fabrication de la carabine de tir dont on se propose de munir la milice.

Intérieur des usines de la Ross Rifle Company

Le Gouvernement de la Province de Quebec



A ces sept ministres ayant charge de département, il faut ajouter le nom de l'Hon. M. Kaine, ministre sans portefeuille.

Un Millier de Renseignements concernant le Canada

LA SUPERFICIE DU CANADA.

La superficie du Canada est un tiers de celle de l'empire Britannique—3,745,574 milles carrés.

Le Canada s'étend sur 20 degrés de latitude, de Rome, N.Y., au pôle nord.

Il n'y a que un quart du Canada qui soit occupé et que un huitième qui soit en culture.

La proportion de la population du Canada est seulement de 1.5 par mille carré.

Celle de l'Angleterre est de 558 et celle des Etats Unis, de 21 par mille carré.

Il y a au Canada une superficie de près de un million de milles carrés, s'étendant vers l'extrême nord, qui est pratiquement inexploré

La Canada est borné par trois océans.

Les côtes du Canada sont aussi longues que la moitié de la circonférence de la terre.

Le Canada a 13,000 milles de lignes cotières,dont 7,000 se trouvent en Colombie Anglaise

Le Canada est large de 3,500 milles et profond de 1,400 milles.

Le Canada possède assez de terre pour en donner 400 acres à chaque habitant.

Le Canada a une superficie plus grande que les Etats-Unis.

Le Canada est aussi vaste que 30 Royaumes-Unis.

Le Canada est aussi vaste que 18 Allemagnes

Le Canada est deux fois plus vaste que les Indes

Le Canada est plus vaste que l'Australie

Le Canada est 18 fois plus grand que la France, 30 fois plus grand que l'Espagne, 33 fois plus grand que l'Italie

LA POPULATION DU CANADA.

Basé sur le recensement de 1901

Le Canada d'après le premier recensement de 1665, avait une population de 3, 251 âmes.

Le Canada avait en 1763, une population de 70,000 âmes

Le Canada avait à l'époque de la Confédération, en 1867, une population de 3, 500 000 âmes

Le Canada comptait en 1901, 5,371,315 âmes

Le Canada avait en 1905, une population évaluée à 6,000,000 d'âmes

Le Canada a commencé le vingtième siècle avec une population égale à celle des Etats-Unis au début du dix-neuvième

Le Canada compte dans sa population, 40 nationalités différentes

Le Canada a 132,101 plus d'hommes que de femmes

Le Canada ajoute chaque année à sa population 285,000 âmes, c'est-à-dire un nombre égal à la population de Toronto

Le Canada contient plus de la moitié de la population blanche des colonies britanniques

Le Canada donne le droit de franchise à 25 pour cent de sa population.

Le Canada a 87 pour cent de sujets nés sur le sol canadien, soit 4,671,815.

Le Canada compte 8 pour cent de sujets nés dans la Grande Bretagne, soit 405,883

Le Canada a donc 95 pour cent de sujets nés dans l'Empire Britannique, soit 5,077,698.

Le Canada n'a que 5 pour cent de sujets nés à l'étranger, soit 293,617.

Le Canada a fait naturaliser 55 pour cent de sa population étrangère

Le Canada a une population rurale de 73 pour cent, et une population urbaine de 26 pour cent.

Le Canada compte 61 centres de population de 5,000 et plus de 31 centres de 10,000 et plus.

Le centre de la population du Canada est près d'Ottawa et il se dirige vers l'Ouest.

La population de l'Ouest du Canada était de 5,000 âmes, il y a 50 ans; elle est aujourd'hui de 1,500,000 âmes.

Dans l'Ouest canadien, 75 pour cent de la population est native du Canada ou de la Grande-Bretagne; 25 pour cent vient de l'étranger.

L'Ouest du Canada est composé en majeure partie des fils de l'Ontario

En 1901, 121,451 des habitants de l'Ontario se sont établis dans l'Ouest

Un sur trois et demi de la population canadienne est de descendance française

1,649,371 sur 5,371,315 sont d'origine française.

La province de Québec compte 1,322,115 sujets d'origine française et 290 000, d'origine anglaise

La province d'Ontario a 150,000 sujets d'origine française.

Il y a 10,000 sujets de descendance française dans l'Ouest Canadien

Le recensement des Etats-Unis, en 1900, indiquait que 1,181,255 sujets venaient du Canada.

La population des Etats-Unis, en 1800, était 23 fois plus grande que celle du Canada; en 1904, elle n'était que 13 fois plus grande

11.4 pour cent de la population étrangère des Etats Unis est née au Canada.

En 50 ans, 3,250,000 Canadiens ont émigré aux Etats Unis

L'émigration canadienne aux Etats-Unis s'est accrue de 6.6 pour cent en 1850 à 11.4 pour cent en 1900

La densité de la population par mille carré est à l'Ile du Prince Edouard, 51.6; Nouvelle-Ecosse, 22.3, Nouveau-Brunswick, 11.8, Ontario, 9.9, Québec, 4.8; Manitoba, 3.9; Colombie Anglaise, 0.4.

Si la population du Canada était aussi dense que celles des îles britanniques, elle serait d'un billion d'habitants

Montréal est la plus grande ville du Canada. Sa population, y compris les faubourgs, est de 400,000 âmes.

L'IMMIGRATION DU CANADA.

A la fin de l'année fiscale, 30 juin 1905

Le Canada a reçu 146,266 immigrants en 1905 une augmentation de 16,000 sur l'année 1904.

Le Canada a reçu plus de un demi-million d'immigrants en dix ans

Le Canada a reçu, en 1905, 102,614 immigrants de la Grande-Bretagne et de l'Europe et 43,652 des Etats-Unis

Soixante pour cent des immigrants de 1905 faisaient partie de la classe agricole.

Soixante-quatorze pour cent des immigrés de 1905 parlent l'anglais, soit 109,462

Le Canada a payé $7.71 par tête pour faire venir et établir des immigrants, en 1904.

Le Canada, prétend-on, recevra 165,000 immigrants en 1906.

Chaque immigré est supposé valoir $1,000 au Canada.

Depuis huit ans, 210,000 américains sont venus s'établir au Canada

Ils ont apporté, en argent et effets, $73,000,000 soit $350,00 par tête

40 nationalités diverses sont représentées dans l'immigration étrangère de 1905.

Le Canada compte 60,000 Galiciens venant de l'Autriche.

L'immigration de 8,500 Doukhobors quittant la Russie pour s'établir au Canada, en 1899, est le plus grand exode humain qu'un peuple ait connu

Les Doukhobors ont 122,700 acres de terre, dont 15,000 sont convertis en homesteads

Le Canada compte 7,000 Mormons, 20,000 Mennonites et 20,000 Hongrois

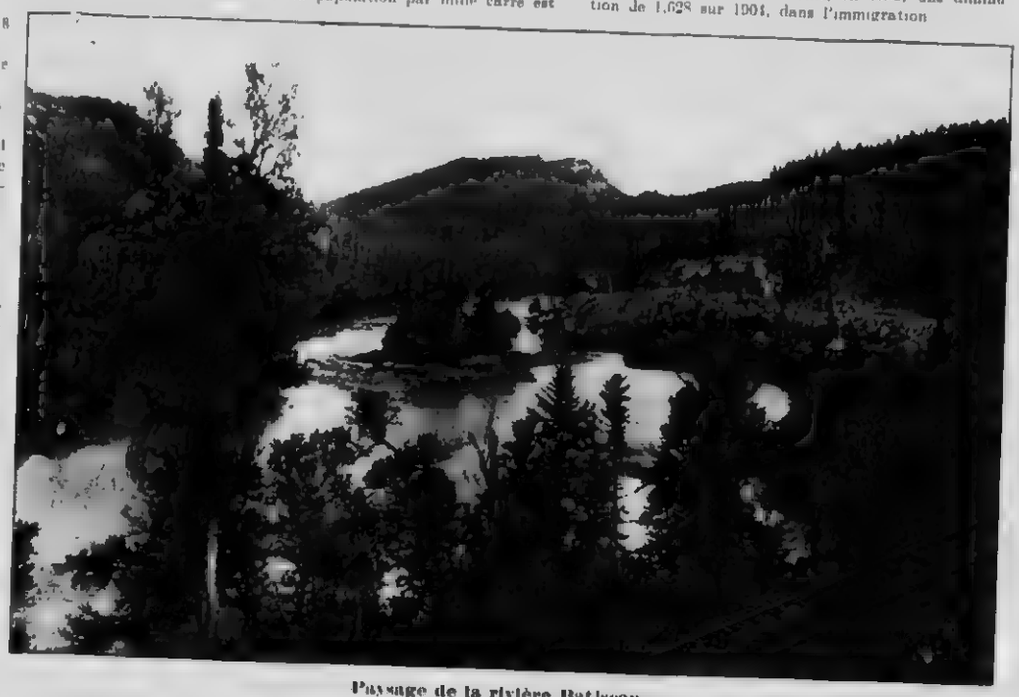
Le Canada compte 20,000 Chinois et 3,612 Japonais

Le Canada a reçu 200,000 immigrants britanniques depuis dix ans

Pour chaque immigrant britannique, depuis dix ans, il y a eu un Américain

Soixante pour cent de l'immigration totale, depuis neuf ans (1895-1904) est de langue anglaise, 40 pour cent de langue étrangère.

Il y a eu aux Etats-Unis, en 1905, une diminution de 1,628 sur 1904, dans l'immigration



Paysage de la rivière Batiscan

Le transport d'un immigré au Canada, en 1904, était: pour un Européen du continent $2.24; de la Grande-Bretagne, $4.68. Etats-Unis $4.53; moyenne, $3.98

L'immigration de 1905 a été double de celle de 1902, triple de celle de 1899.

Les immigrants britanniques, en 1904, étaient: 36,694 Anglais, 10,552 Ecossais; 3,128 Irlandais

Les arrivées étrangères en 1904 étaient Galiciens, 7,729; Allemands, 2,985; Hongrois,1,207; autres Autrichiens, 2,201; Scandinaves, 4,203; Russes et Finlandais, 2,806; Français et Belges, 2,392

L'immigration de 1905 a eu une moyenne de 2,800 par semaine

Lord Strathcona prédit qu'à la fin du 20e siècle le Canada aura une population deux fois plus grande que celle des îles britanniques.

Si cela arrive, le Canada sera l'Etat dominant de l'Empire

304,000 Anglo-Saxons et 107,000 étrangers ont émigré au Canada depuis trois ans.

Un immigrant obtient droit de vote après trois ans de résidence au Canada.

75,000 anciens votants, des Etats-Unis, exerceront bientôt leur droit de suffrage au Canada.

Il y a 240,000 électeurs dans l'Ouest du Canada.

Le vote américain a maintenant la prépondérance dans l'Ouest du Canada.

On estime que 100,000 Américains s'établiront au Canada, en 1906.

LE COMMERCE DU CANADA.

Le gros volume du commerce pour l'année finissant en juin 1905, a été de 470 millions de dollars.

Il y a eu une augmentation de 10 millions sur l'année 1903 et de 55 millions sur 1902

Le volume des affaires du Canada a plus que doublé en dix ans

Le revenu total du Canada pour l'année finissant en juin 1905, a été de $71,000,000

Le revenu total du Canada, en 1870, était de 15 millions

Les dépenses du Canada, avec le fonds consolidé, en 1905, étaient de 63 millions; en 1870, de 14 millions

Le surplus du Canada pour l'année finissant en juin 1905 était de 7 1-2 millions

L'augmentation du commerce du Canada en 20 ans, de 1873 à 1893, a été de 30 millions

En 13 ans, de 1893 à 1906, cette augmentation a été de 235 millions

Les importations du Canada pour 1905, 266 3-4 millions; exportations, 203 millions.

Sur 29 ans, depuis les 38 ans de la Confédération, le Canada a fait plus d'exportations en Angleterre qu'aux Etats-Unis.

Lors de la confédération, 60 pour cent des exportations du Canada allait aux Etats-Unis, 30 pour cent, en Grande Bretagne.

En 1905, 50 pour cent se dirigeait vers la Grande-Bretagne et 37 pour cent vers les Etats-Unis.

Le commerce étranger du Canada est un cinquième aussi considérable que celui des Etats-Unis.

En 1905, la Grande-Bretagne a acheté au Canada des marchandises en proportions de près de $6. par tête.

Les Etats-Unis n'ont acheté qu'au taux de 88 centins par tête.

Le volume du commerce du Canada, en 1905, était au taux de $80 par tête; en 1868, il était de $40 par tête. Le volume du commerce des Etats-Unis est de $33 par tête.

Le pourcentage relatif de l'augmentation du commerce pour sept ans, de 1895 à 1902, était de 107 pour cent, contre 47 aux Etats-Unis, 26 en Grande Bretagne, 38 en Allemagne et 21 en France.

La dette publique du Canada est de 266 millions —$47 par tête.

La dette nette du Canada, lors de la Confédération, était de $75 millions—$22 par tête.

Le Canada paie chaque année 16 1-2 millions en intérêts sur sa dette

La Grande Bretagne est le meilleur client du Canada

Près de la moitié de tout le commerce du Canada se fait avec les Etats-Unis; un tiers se fait avec la Grande-Bretagne

Le commerce du Canada avec la France, en 1905, a été de 6 1-2 millions.

Le commerce du Canada avec l'Allemagne, en 1905, de 7 3-4 millions

Le commerce du Canada avec l'Italie, en 1905, de $819,000

Les droits de douanes du Canada, en 1905, se sont chiffrés à 42 millions, ceux du revenu de l'intérieur, à 13 millions.

Le Canada a perçu, en 1905, 11 millions de droits payés par la Grande-Bretagne; 20 millions, par les Etats Unis.

50 pour cent des droits de douane du Canada sont payés par les Etats-Unis; 26 pour cent par la Grande-Bretagne.

Les droits de douane du Canada sont en moyenne de 16 pour cent sur toute marchandise

LES MANUFACTURES DU CANADA.

Les industries du Canada, en 1901, se chiffraient à un total de $2 340,717.

La valeur des produits industriels, en 1901, était de $962,987,750 sur 41 p.c. du capital placé.

Le Canada a 16 agents commerciaux de l'autre côté de l'océan

Les manufacturiers du Canada ont placé des capitaux se chiffrant à 447 millions. (1901.)

132 établissements américains ont des succursales au Canada.

$100,000,000 de capital américain a été placé au Canada.

LES PRODUITS MATÉRIELS DU CANADA.

Le Canada a exporté, en 1905, pour 24 millions de produits des manufactures; pour 57 millions y compris le bois de construction.

Le Canada a 14,650 établissements manufacturiers, représentant 264 sortes d'industries, employant 344,000 hommes; les salaires et les gages sont de 114 millions.

La valeur des produits manufacturés, en 1901, était de 452 millions.

Les banques du Canada ont prêté plus de 400 millions aux manufacturiers canadiens.

Les faillites, au Canada, en 1905 ont été pour une somme de 1 1-2 million de moins qu'en 1904.

La valeur des produits, en 1901, a été de 962 millions—$180 par tête; aux Etats-Unis, elle est de $170 par tête

Le Canada produit annuellement près de 300 millions de minots de grain de toute sorte, y compris le blé.

Quarante-cinq pour cent des Canadiens sont engagés dans l'exploitation des ressources du pays.

Soixante-trois millions d'acres sont occupés, la moitié en est cultivée.

Quatre-vingt-sept pour cent des cultivateurs canadiens sont propriétaires de leurs terrains.

Le Canada a exporté, en 1905, pour 30 millions de produits agricoles.

Le Canada a exporté, en 1905, pour 68 millions de produits des animaux—un total de 98 millions.

Le Canada a exporté, de 1896 à 1905, pour 712 millions de produits agricoles.

Le Canada a placé dans l'agriculture la somme de 1 billion 787 millions (1901).

Là dessus, 1 billion est en terrains et 275 millions en bestiaux.

La valeur annuelle des récoltes et des produits agricoles au Canada est de 363 millions.

La valeur totale des propriétés des cultivateurs, y compris la terre et les instruments agricoles, est de 1 billion et demi.

La Grande-Bretagne a acheté les neuf-dixièmes des produits naturels exportés du Canada en 1904.

La Grande-Bretagne achète 93 pour cent du beurre du Canada, 90 pour cent du fromage, 76 pour cent des volailles et 99 pour cent du bacon.

Nous vendons à la Grande-Bretagne pour 24 millions sur les 234 millions de dollars qu'elle paie chaque année pour son fromage.

Edifice du Parlement du Dominion, Ottawa

Nous lui vendons pour 4 millions sur les 101 millions qu'elle paie pour son beurre.

Nous lui vendons pour 12 millions sur les 66 millions qu'elle paie pour son bacon.

Nous lui vendons pour 13 millions sur les 145 millions qu'elle paie pour son blé

Nous lui vendons pour 10 millions sur 14 millions qu'elle paie pour ses bestiaux.

En 1904, le Canada a vendu à la Grande-Bretagne pour 78 millions sur les 584 millions qu'elle a payés pour ses produits agricoles

Pour chaque $100 de produits naturels vendus par le Canada à la Grande-Bretagne, en 1904, celle-ci a reçu pour $747 des autres pays.

La valeur totale du fromage exporte, en 1868, était de un million; en 1904, de 24 millions.

Le Canada a produit en 1891, 108 millions de livres de fromage, en 1901, 220 millions de livres

L'Ontario possède un million de vaches à lait, valant 30 millions de dollars.

La farine vendue par le Canada au Japon, durant huit mois, en 1903, valait $6,000, pour la même période, en 1904, $82,000.

De bonnes racines poussent dans les régions des rivières Mackenzie et Yukon

Le total des exportations des produits agricoles du Canada, en 1904, s'est chiffré à 85 millions de dollars

Le Canada a placé $6,315,000 dans l'industrie laitière

Le Canada exporte aujourd'hui des centaines de tonnes de miel

Le Canada possède 471,533 fermes agricoles

Un million de Canadiens sont adonnés à l'agriculture.

La valeur des produits de la ferme, en 1901, était de 363 millions.

Le surplus des produits de la ferme au Canada, destinés à l'exportation, a augmenté de 10 millions en 1879 à 114 millions en 1904.

Le collège agricole d'Ontario, à Guelph avait 1.077 élèves en 1904.

Le Canada a remporté les premiers prix au "Students' Judging Contest", à l'Exposition Internationale des Bestiaux, à Chicago, en décembre 1905.

La valeur par tête des produits agricoles, en 1901 était $77; aux Etats-Unis, elle n'était que de $62.

LES CHAMPS DE BLÉ DU CANADA.

Le Canada possède le plus vaste champ de blé du monde, 300 x 900 milles.

La superficie propre à la culture du blé dans l'Ouest canadien (d'après le professeur Saunders) est de 171 millions d'acres.

Le Canada a moins de 5 millions de cette étendue qui soit actuellement en culture, seulement 3 pour cent.

Si un quart des 171 millions d'acres produisait du blé il y en aurait suffisamment pour approvisionner trois fois la Grande-Bretagne, à part nos besoins domestiques.

En 1915, on estime qu'il y aura 10 millions d'acres couverts de blé, rapportant 200 millions de mi

La Province de Québec (Canada)

TERRES A VENDRE

Brillant Avenir pour les Colons et les Industriels

IL y a plus de six millions d'acres de terres arpentées et divisées en lots de fermes à vendre dans et pour la Province de Québec. Le prix de ces terres varie de vingt à cinquante sous de l'acre. Les colons qui désirent se créer un établissement peuvent acheter un lot de cent acres dans une des régions suivantes :

1. Région du Lac St-Jean et du Saguenay,
2. " de l'Outaouais et du Temiscamingue,
3. " du Saint-Maurice,
4. Les Cantons de l'Est,
5. La région de la Chaudière,
6. Le bas du fleuve St-Laurent (coté sud)
7. La Vallée de Matapédia.
8. La Gaspésie.

Quelques-unes de ces régions offrent des avantages exceptionnels.

Concessions Forestières

Les concessions forestières ou la permission de coupes du bois sur les terres de la Couronne se vendent à l'enchère publique. Avis de ces ventes est donné dans les journaux du pays. Ces concessions forestières comprennent, selon les régions, toute espèce de bois: épinette blanche, épinette noire, cèdre, érable, merisier, hètre, sapin, tremble, etc. Elles sont sujettes à une rente foncière de trois piastres par mille, payable avant le premier de septembre de chaque année.

Pouvoirs Hydrauliques.

Pour faciliter le développement industriel dans la province, le département cède ou loue les cascades ou chutes formées par les rivières ou les lacs. Le prix de ces concessions varie suivant l'importance et la puissance des pouvoirs hydrauliques.

Pour renseignements plus précis sur la valeur des terres et des bois, demandez un exemplaire du "GUIDE DU COLON" au Département des Terres et des Forêts.

ADRESSEZ:

L'Honorable ADELARD TURGEON, (Ministre des Terres et des Forets.)
QUEBEC, P.Q.

Les Munitions

Portant la marque " Made in Canada "

Ont acquis une réputation des plus enviables

dans tous les pays du monde.

ENCOURAGEZ L'INDUSTRIE NATIONALE TOUT EN VOUS PROCURANT LE MEILLEUR ARTICLE DU GENRE EN ACHETANT LES CARTOUCHES ET LES SHOT SHELLS

" DOMINION "

DOMINION CARTRIDGE COMPANY, Ltd.,

FABRICANTS. **MONTREAL.**

La qualité supérieure de nos produits est le résultat de dix-neuf années d'expérience et de travaux. . . . . .

Les poudres sans fumée EMPIRE et BALLISTILE proviennent de la plus grande fabrique d'explosifs du monde entier, " The Nobel's Explosives Company ", de Glasgow, et dépassent en qualité toutes les autres.

Ces marques se vendent chargées dans des cartouches " Sovereign " et " Regal "

et à la quantité par la

HAMILTON POWDER COMPANY,

MONTREAL

L'Ouest Canadien peut produire 3 billions de minots de blé

L'Ouest Canadien peut produire 20 fois plus de blé que n'en importe la Grande-Bretagne dans un an.

La récolte du blé dans l'Ouest canadien, en 1905, était de 85 millions

Le Canada est le dixième des pays producteurs de blé.

La récolte de blé du Canada est presque double de celle du Royaume-Uni.

Le professeur Tanner, chimiste agricole anglais a déclaré que l'Ouest canadien possède le sol le plus riche du monde

La récolte de blé du Canada pour les dix ans, de 1895 à 1904, avait une moyenne de 18 minots par acre.

La récolte de blé des Etats-Unis pour la même période a été de 13 minots par acre

La moyenne de la récolte du blé du Manitoba pour la même période est de 21 minots par acre

La récolte du blé du Minnesota, 14 ; Kansas, 13, Missouri, 11.

Du blé donnant 62 1-2 livres au minot a poussé à Fort Simpson, 818 milles au nord de Winnipeg

Le blé de l'Ouest du Canada contient 19 pour cent plus d'albuminoïdes que les meilleurs blés de l'Europe.

Cent livres de farine canadienne font plus de pain de qualité supérieure que la même quantité de tout autre blé importé en Grande-Bretagne

Lord Strathcona affirme que dans dix ans le Canada pourra produire tout le grain dont la Grande-Bretagne aura besoin

La Grande-Bretagne importe annuellement 200 millions de minots de blé

La-dessus, le Canada n'envoie que 50 millions de minots

Quatre-vingt-sept pour cent du blé récolté dans l'Ouest canadien, en 1901 était bon pour la meunerie

Le Canada a obtenu la première place pour son exposition de blé, à l'Exposition de Saint-Louis en 1904

On a alors exhibé du blé récolté à 3,000 milles au nord de Saint-Louis

Cent cinquante sortes de blé et d'autres grains ont alors été exposées par le Canada

Les exportations du blé et de la fleur par les Etats-Unis à la Grande-Bretagne diminuent rapidement

Production du blé en 1904 Manitoba, 18.52 minots par acre ; Territoires du Nord-Ouest 18 minots ; Dakota Nord, 11.8 ; Minnesota, 12.8

Le blé dur canadien No 1 est celui qui obtient le plus haut prix sur le marché du monde

Valeur comparative du marché de Liverpool 1904 blé du Nord canadien No 1, $1.14 ; No 2, $1.11 ; meilleur blé russe, $1.05 ; République Argentine, 99 centins ; les Indes 91 centins

Superficie de terrain dans l'Ouest canadien, en 1905 4 millions d'acres

LE NORD-OUEST DU CANADA.

Le Grand Ouest canadien contient les deux tiers de la superficie du Dominion

Le Canada donnera gratis 160 acres de terre de l'Ouest à tout adulte qui en fera la demande

Le Canada possède 171 millions d'acres de terre à blé dans l'Ouest.

La récolte de grain de l'Ouest du Canada, en 1905, a rapporté 85 millions de dollars à 25,000 cultivateurs.

L'Ouest du Canada est de 50 pour cent plus vaste que dix des Etats-Unis.

26147 enregistrements de homesteads ont été entrés **dans l'Ouest en 1904**

Cela signifiait une augmentation de 67,000 dans la population

Les enregistrements de homesteads, en 1904, ont été près du double de celles de 1902.

Les enregistrements de homesteads sont devenus huit fois plus nombreux en huit ans

72,000 enregistrements de homesteads ont été faits, dans les derniers trois ans, représentant 11 millions d'acres.

Les compagnies de terrains et de chemins de fer ont vendu, en 1904, 1,267,187 acres, à une moyenne de $4.39 par acre.

Terres vendues de 1893-1904, 10 millions d'acres à $3.60 par acre

Les terres des "ranches" de Cochrane se sont vendues, en 1905, à $6.00 par acre.

Le Pacifique Canadien a vendu 15 millions sur ses 25 millions d'acres de terrains : 10 millions au Dominion en 1881, 5 millions aux colons.

Les 5 millions d'acres vendus ont rapporté $3.60 par acre.

Depuis huit ans, les ventes de terrain dans l'Ouest sont devenues vingt-cinq fois plus considérables

Les 26,167 enregistrements de homesteads faits en 1904 l'ont été par 6,758 Canadiens et 7,739 Américains

Vingt-cinq différentes nationalités se sont fait enregistrer des homesteads en 1904

Quarante-six Etats et Territoires figurent, en 1904, par les enregistrements de homesteads faits au Canada par les Américains

Le Canada a donné aux chemins de fer, 37 millions d'acres de terre situés dans l'Ouest

Il n'y a que dix-pour cent de la terre du Manitoba qui soit occupé, ayant produit, en 1905, 115 millions de minots de blé

La moyenne de la production du grain au Manitoba, en 1905, a été de 23 minots ; l'avoine, 42 ; orge, 31

Quelques fermes du Manitoba ont produit en 1904, 44 minots de blé par acre

La moyenne de la production du blé dans les Territoires du Nord-Ouest, en 1904, a été de 18 minots.

2,821,000 acres ont été ensemencés de blé dans le Manitoba en 1905, soit une augmentation de 10 pour cent sur l'année 1904

1,258,758 acres ont été ensemencés de blé dans les Territoires du Nord-Ouest en 1905—une augmentation de 20 pour cent sur 1904.—4,000,000 d'acres ont été ainsi mis en culture dans l'Ouest, en 1905

En 1898, il y avait, en moyenne, 2,161,114 acres mis en culture au Manitoba ; en 1904, 3,650,545 acres

Les produits de l'industrie laitière au Manitoba, en 1905, ont rapporté $956,000

Nombre d'acres mis en culture dans les Territoires du Nord Ouest, en 1898, 430,258 ; en 1904, 1,918,118

Percentage de terre arable mise en culture Manitoba, 20.39 ; Alberta, 1.10 ; Assiniboia, 5.23; Saskatchewan, 0.02 pour cent.

La population du Manitoba contient deux personnes de langue anglaise pour une étrangère

Il y avait, en 1904, aux Territoires du Nord Ouest, 84,000 personnes de naissance étrangère, 74,870 d'origine canadienne et britannique

Le Canada possède 10,000 milles de rivières à l'ouest du lac Supérieur

Winnipeg est situé juste au centre du continent canadien, entre les deux océans

La population de Winnipeg—93,000 aujourd'hui—a plus que doublée en dix ans.

Winnipeg est supérieure à Chicago et Duluth comme centre d'expédition de blé

Le nombre d'enfants fréquentant les écoles à Winnipeg est de 11,300.

Winnipeg s'est construit plus de 4,000 maisons en 1905, au prix de plus de 10 millions.

La valeur estimée de Winnipeg est de 62 millions

Les revenus de la douane, à Winnipeg, en 1905, ont atteint le chiffre de 3 millions

48 millions de minots de grains ont été exportés de l'Ouest, à venir jusqu'au 31 décembre 1905

LES BANQUES DU CANADA

Le Canada possède 35 banques constituées, ayant 1,109 succursales, à l'époque de la Confédération, il n'y avait que 130 succursales

Les banques du Canada ont 82 millions de capital payé.

Les banques du Canada avaient 108 millions de billets en circulation au 30 juin 1905

Il y a soixante ans, il n'y avait que 17 banques, avec 6 millions de circulation

Les banques du Canada ont en actif 757 millions, en passif 609 millions

Les banques du Canada ont accru leur actif de 700 millions depuis la Confédération

Le capital de la Banque de Montréal était, au début, de $350,000 ; il est maintenant de 14 millions, l'actif est de 158 millions

Six banques seulement, en Europe et en Amérique, ont un capital plus considérable

Le capital de la Banque du Commerce est de 10 millions ; l'actif de 96 millions

Le Canada possède 1,000 banques d'Epargne, des bureaux de poste et du gouvernement

Champ de blé dans l'Ouest Canadien

Celles-ci ont 212,000 déposants et pour 62 millions de dépôts

Vingt-cinq millions sont en outre dans les banques d'Epargne.

Quatre cent soixante-huit millions sont déposés dans les banques constituées

Quarante millions sont déposés dans les compagnies de prêt, les banques privées, etc

Le grand total des épargnes est de 595 millions, soit $100 par tête. Cela est la plus haute marque de tous les pays du monde, eu égard à la population.

L'escompte des banques constituées, en 1905, s'est chiffré à 480 millions.

Les dépôts des Banques, en 1905, ont eu une augmentation de 45 millions sur l'année 1904 : ils ont triplé en cinq ans

Le Canada possède 250 succursales de banques dans le Nord-Ouest, une seule y existait à l'époque de la Confédération

Winnipeg possède 25 banques et ses affaires par chèques se chiffrent à 300 millions

Montréal est le plus grand centre pour les affaires de banque du Canada ; Toronto, le deuxième, Winnipeg, le troisième ; Ottawa, le quatrième

Balance totale des banques du Canada pour 1905, au-delà de 3 billions

Les dépôts des banques du Canada ont augmenté de 164 pour cent en dix ans.

Les emprunts ont augmenté de 106 pour cent durant la même période.

THE WIRE & CABLE COMPANY
MONTREAL

FABRICANTS DE

FILS de cuivre nus et isolés. FILS et cables métalliques, FILS de laiton, FILS entourés de caoutchouc, FILS pour armature, aimantation, bureaux et avertisseurs, FILS recouverts en plomb pour le téléphone, le télégraphe et le pouvoir moteur. : : :

THE WIRE & CABLE COMPANY
MONTREAL

Si vous voulez un PAPIER BOND, qui donnera satisfaction aux plus exigeants, qui est fort et peu coûteux, demandez à votre imprimeur le papier

"BURMESE BOND"

Il en tient de tout poids et de toute grandeur.

CANADA PAPER CO. Limited

TORONTO TRADE MARK MONTREAL

LES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Le Canada possède plus de 20,000 milles de chemins de fer électriques ou à vapeur

Les chemins de fer du Canada ont coûté plus de un billion de dollars

Le Canada possède plus de milles de chemins de fer que l'Australie et la Nouvelle Zélande

Le Canada possède plus de milles de chemin de fer que l'Italie et l'Espagne combinées

Le Canada a plus de milles de chemin de fer que tous les pays de l'Amérique du Sud

On espère que le nombre de milles de chemins de fer au Canada doublera dans dix ans

La première pelletée de terre enlevée pour la construction du chemin de fer transcontinental l'a été le 31 septembre 1905

Le Canada a payé 1 1 4 millions en subsides aux chemins de fer, en 1905

Le nombre de milles de chemins de fer par tête de la population est plus grand au Canada qu'en tout autre pays du monde

Pour le nombre exact de milles de chemin de fer le Canada occupe le huitième rang dans le monde

Le Canada a presque autant de milles de chemin de fer que la Grande Bretagne

Le Canada n'avait que 3,000 milles de chemin de fer en 1867, époque de la Confédération

Le Canada est en train de construire 5,000 milles de chemin de fer

Le nombre de passagers de chemin de fer transportés en 1904 a été de 27,600,000

Les marchandises transportées en 1904 ont été de 18 1-2 millions de tonnes

Les recettes brutes des chemins de fer en 1904 ont été de 100 millions

Les frais d'exploitation en 1904 ont été de 74 millions les recettes nettes 8 millions

Il y a sept mille milles de chemin de fer au Nord du lac Supérieur il n'y en avait pas un mille en 1867

Le tiers des chemins de fer du Canada est situé dans l'Ouest

Le Pacifique Canadien a 7 149 milles de chemins de fer en opération au Canada

Le Pacifique Canadien avait 25,000 actions en 1891, aujourd'hui il en a 15,000

Le Canada a donné au Pacifique Canadien 62 millions en argent et en travaux de construction et 25 millions d'acres de terre

Le Pacifique Canadien a construit en 5 ans au lieu de dix comme l'exigeait le contrat

Le Pacifique Canadien a coûté plus de 100 millions

Lord Strathcona a enfoncé la dernière fiche du Pacifique Canadien le 7 novembre 1885

Le Grand Tronc exploite 3,151 milles de chemin de fer au Canada

Le Grand-Tronc employait 19 000 hommes en 1894, aujourd'hui 26 000

Le Canadien Northern, en 1905, a une longueur de 2,100 milles.

Les chemins de fer du gouvernement canadien sont longs de 1,519 milles

Le Grand-Tronc Pacifique aura 3,600 milles et coûtera 125 millions

Cinq cent trente quatre milles de nouveau chemin de fer ont été construits au Canada en 1904, et beaucoup plus en 1905.

Le Canada possède 767 milles de chemins de fer électrique.

Les chemins de fer électriques du Canada ont coûté 80 millions.

Ils ont transporté, en 1904, 181 millions de passagers. 30 fois la population du Canada

LA MARINE ET LES CANAUX DU CANADA.

Le Canada a dépensé plus de 80 millions sur 72 milles de canaux—plus de $1,000,000 par mille

Les canaux du Canada sont aujourd'hui libres de tout droit de passage

Le tonnage passant par le canal du Sault est trois fois plus considérable que celui du canal de Suez

Le Canada occupe le septième rang parmi les pays maritimes.

Le Canada possède 7,000 vaisseaux enregistrés avec un tonnage de 8 1 2 millions de tonnes.

Le Canada possède près de un mille phares, lumières flottantes, etc.

Le Canada a eu inspection 1,033 bateaux à vapeur

Le Canada possède 26 stations de sauvetage

Trois cent vingt huit nouveaux vaisseaux ont été construits au Canada, en 1904

L'embarquement au Canada, en 1905, a montré un tonnage de 15 millions se dirigeant vers les mers, de 61 millions se dirigeant à l'intérieur et sur les côtes en tout 76 millions de tonnes

Le tonnage des vaisseaux construits au Canada, en 1905, a été de 21 865

LES RESSOURCES MINIÈRES DU CANADA

En pratique, tous les minerais de valeur se trouvent au Canada

La production minière, en 1901, a atteint le chiffre de 60 millions, métaux, 31 millions, autres 29 millions

Les exportations minières du Canada ont atteint 32 millions en 1905

Le Canada a produit, dans les derniers 21 ans pour 660 millions de minerais

Le Canada a produit plus de 200 millions en or depuis 1862

La moitié de cette somme provient du Yukon depuis 1896

Le Canada a produit en 1901, 815 [illegible] en or

Le Yukon a produit pour 10 millions en or, en 1904

La production brute de la Colombie Britannique en 1905, a été de 20 millions

La Colombie Britannique produit plus de 1 million de tonnes de charbon par année

La Colombie Britannique produit plus de [illegible] tonnes de coke par année

La Colombie Britannique possède plus de 20 mines de plomb blanc destiné à l'exploitation

Fernie, ville de la C.B., possède 1,140 fours pour le coke

15 000 mineurs sont employés dans la région des frontières à Colombie Britannique

Les lits de charbon de la passe au Nid de Corbeau contiennent assez de ce combustible pour durer 5 000 ans si on l'extrait au taux de 4 millions de tonnes par année.

Beau taxes aux mineurs, en 1905 fer brut et acier en lingots $1,340,203, plomb $330,645 huile $340,000.

Les produits miniers d'Ontario, en 1904, ont été évalués à 11 1 2 millions

La production minérale d'Ontario, en 1905 a atteint 16 1 2 millions

Le Canada a produit pour 5 1 2 millions de cuivre en 1901

Le Canada a produit pour 1 1 4 million de minerai de fer et de fer brut en 1901

Le Canada fournit 85 pour cent de la production totale du corundum dans tout le monde

Le Canada a produit pour $1,637,000 de plomb, en 1904

Une ferme de paysan dans la Province de Québec.

Le Canada est le quatrième pays producteur d'or dans le monde.

La Colombie Britannique a produit plus de 100 millions en or, tout compris : 5 millions en 1905

La superficie aurifère du Yukon est de 125,000 milles carrés.

La production minière du Canada s'est accrue de plus de 600 pour cent depuis 1886

Le capital placé dans les mines du Canada se chiffre à 104 millions;

Le nickel a été découvert par accident à Sudbury en 1882

Le Canada a produit pour 35 millions de nickel

Le Canada possède les plus grands dépôts de nickel du monde

Le Canada a produit pour près de 5 millions de nickel en 1904.

Les mines de nickel de Sudbury ont atteint un profondeur de 1,200 pieds

57 pour cent du nickel employé dans tout le monde provient des mines de Sudbury et 43 pour cent de la Nouvelle Calédonie.

Le Canada possède l'asbeste et le corundum les meilleurs et les plus riches du monde

L'or a été découvert accidentellement sur la rivière Klondike, au Yukon, en 1896.

Le Canada a produit pour 14 1-2 millions de charbon, en 1903.

Le Canada possède 100,000 carrés de terrain à mines de charbon

Le Canada a produit pour $2,127,000 d'argent, en 1904.

Le Canada a produit pour un million de pétrole, en 1904.

Les exhibits du Canada, à l'Exposition de Saint Louis, ont pris rang parmi les meilleurs.

La production de l'or, dans le monde en 1904, a été de 347 millions celle de l'argent, de 97 millions

Le Canada est devenu l'un des grands producteurs de cobalt du monde.

Le Canada possède dans le district du cobalt de l'Ontario, les plus riches dépôts de cobalt argent nickel arsenic qui soient connus.

Cette rare combinaison de minerais ne se trouve qu'à quelques autres endroits

Les veines de cobalt ont été découvertes dans l'automne de 1903

Pour deux millions de dollars en argent ont été expédiés de cobalt, en 1905

Pour un million de dollars a été extrait des mines, en 1905 et reste encore dans les puits.

Une mine de Cobalt,—la La Rose—a des ordres faites pour $3,000,000 en argent

L'argent brut se trouve en masses très riches

Le minerai d'argent expédié aux raffineries a rapporté $800 par tonne

Les veines de minerai sont très étroites—d'une largeur de 8 à 18 pouces

Le Canada pourra désormais contrôler le marché de cobalt du monde.

LE QUAI TARTE

Depuis ces dernières années on fait dans le port de Montréal les améliorations tellement considérables qu'on en a complètement changé l'aspect. Surtout les grands travaux exécutés du côté est ont donné à cette partie une physionomie nouvelle et frappante.

Ce qui est visible aux regards est loin de donner une idée de l'importance et des difficultés d'exécution des travaux accomplis.

Parmi les quais construits à cet endroit le quai Tarte mérite une mention spéciale à cause de sa grande dimension et des difficultés d'exécution qu'a fallu vaincre [illegible].

Le quai Tarte se trouve exactement dans la séparation de Montréal et de Maisonneuve. Le terrain sur lequel il est construit appartient au gouvernement fédéral.

Le quai Tarte est peut-être le plus grand de ce genre en Amérique. Il a mille pieds de longueur vers l'ouest ou en montant, à partir de l'angle qu'il fait avec le quai du bord de l'eau, huit cent cinquante pieds du côté de l'est ou en aval, il a trois cent vingt pieds de largeur, et se trouve parallèle à un quai du rivage de douze cent vingt-cinq pieds de long. Il a soixante-cinq pieds de profondeur à partir du fond de l'eau, vingt-six pieds au-dessus du niveau moyen d'été, et il est vingt pieds plus haut que les deux quais à bas niveau.

La partie difficile, autrement dit la partie technique des travaux se trouve en réalité cachée sous l'eau et on doit être homme du métier ou avoir une bonne imagination pour se rendre compte des obstacles à vaincre pour mener à bonne fin une entreprise aussi considérable.

Disons à la louange de M. Poupore qu'il a parfaitement réussi.

Pour élever les gros murs, il fallait commencer par creuser une tranchée à la drague de quarante-cinq pieds au-dessous du niveau moyen de l'eau et d'une largeur de soixante-quinze pieds. Cette tranchée fut couverte d'une couche de pierres concassées de quatre pieds d'épaisseur. Le fleuve avait une profondeur si faible à cet endroit qu'il a fallu enlever la terre et les pierres jusqu'à la profondeur de quarante pieds. Pour faire cette tranchée on a déplacé trois quarts de million de verges cubes de matière solide.

Il fallait ensuite construire des caissons de 150 pieds de long, 110 pieds de large en bas et de 120 pieds de large en haut, ayant une hauteur de 42 pieds et les poser sur la pierre concassée. On était obligé d'aller bien loin pour trouver le bois nécessaire dans la construction de ces caissons. Il fallut des pièces de chêne de douze pouces de face. On l'a fait venir de l'Arkansas, il a été transporté en chemin de fer jusqu'à Chicago et de là par eau jusqu'à Montréal.

Sur les caissons on a posé 1,240 blocs de 6 pieds par 6 1-2 et par 5. La pesanteur de chaque bloc était de quinze tonnes. Ces blocs ont été préparés au chantier de la compagnie, situé à trois quarts de mille du rivage et on a fait le transport sur une voie ferrée, posée par la compagnie.

On a placé environ quatre pieds de pierres concassées entre les blocs et c'est ainsi qu'on a atteint le niveau de l'eau.

Au-dessus de l'eau on a posé ensuite des blocs monolithiques dont les dimensions étaient de 40 pieds par quinze et par 25, pesant chacun deux cents tonnes. Le béton employé fut préparé sur place. La machine à concasser la pierre fut placé sur un bâtiment flottant amarré près du mur en construction, et les blocs furent mis en place à mesure qu'ils étaient prêts au moyen d'une grue à vapeur. L'espace entre les murs fut rempli avec la matière enlevée par les dragueurs. Jusqu'à présent on en a employé un million de verges cubes. Après que les travaux seront complets toute la structure sera aussi solide que la montagne de Montréal. Il faudra encore 170,000 pieds cubes de remplage pour terminer les travaux. On se fera une idée de la solidité des murs en songeant qu'ils ont résisté sans accident à la débâcle de deux printemps, malgré la force du courant et la masse de glace flottante qui était considérable. Les frais de construction de ce quai s'élèvent à un million de dollars environ.

Ces travaux ont nécessité l'usage de vingt millions de pieds bois mesure de planche, de deux millions de livres de fer sous forme de plaques et de boulons, de deux cents mille pieds cubes de pierres concassées sous et dans les caissons et de soixante-cinq mille barils de ciment de Portland.

Pour donner au mur une plus grande solidité on a posé cinquante deux blocs d'ancrage en béton pesant vingt tonnes chacun enterrés à vingt pieds sous terre et placés à cinquante pieds des murs auxquels ils sont reliés par des tiges d'acier.

Les deux angles extérieurs des caissons sont protégés contre la glace par des plaques d'acier de cinquante pieds de longueur trente-deux pieds de largeur et d'un pouce d'épaisseur. Le dessus du quai est assez élevé pour ne pas se couvrir d'eau dans les crues les plus fortes, ce qui permet d'y construire des hangars permanents.

A chaque distance de cent pieds, tout autour du quai on a posé des échelles de fer comme moyen de sauvetage pour les nageurs ou les personnes tombées dans l'eau accidentellement.

Le matériel nécessaire à l'exécution de ces travaux, construits selon les règles de la mécanique moderne, n'est pas une petite affaire. Il comprend des dragueurs, des bâtiments flottants, des remorqueurs, un petit chemin de fer des locomotives, des wagons, des pelles à vapeur, une scierie pour ne mentionner que le gros outillage.

W. J. POUPORE

Contracteur

LES RANCHES ET "L'IRRIGATION"

Le Canada possede 100 millions d'acres de terre à pâturage dans l'Ouest

Il y a vingt cinq ans, le commerce des bestiaux de l'Ouest se chiffrait par 25 têtes de bétail

800,000 animaux ont été mis en pâturage en 1904, dans l'Ouest canadien

La moitié de ce nombre consistait en bêtes à cornes ; le reste, en moutons et chevaux

Le nombre des animaux en pâturage est double de ce qu'il était, il y a trois ans

522,000 bêtes à cornes ont été envoyées en Grande Bretagne, en 1903, soit une augmentation de 103,000 sur 1902

Le Canada a exporté pour $11,000,000 en bêtes à cornes et moutons, en 1904

Le Canada possède en tout 5 1-2 millions de bêtes à cornes ; 1 1-2 million de chevaux

20,000 ranches sont enrégistrés dans l'Ouest canadien

Le Canada possède 24 marchés annuels pour ses ranches.

Le premier char de bêtes à cornes a été expédié de l'Ouest, en 1885

Le Canada possède 500 milles de canaux en irrigation dans l'Alberta

Il y a 160 divers canaux et fossés

Le Pacifique Canadien est à construire un canal d'irrigation de 110 milles, entre Calgary et Medicine Hat

Cela va coûter 5 millions de dollars

La compagnie y reclamera 1 1-2 million d'acres de terre et en rendra 1 1-2 million propre au service des ranches

Cette superficie, quand elle sera peuplée, recevra une population de 500,000 âmes

Cent milles de cette superficie sont terminés ; ils egouttent 300 000 acres de terre

De plus, 1 million d'acres sont actuellement à la disposition du public autour de Saskatoon

EDUCATION DU CANADA

Le Canada possède plus de 20 000 écoles publiques

Les écoles publiques du Canada sont fréquentées par 1,238,532 élèves

Le Canada possède 30,000 instituteurs pour écoles publiques

Le Canada dépense plus de $12,000,000 par année pour ses écoles publiques

Le Canada possède 17 universités et 53 collèges

Ces 70 maisons d'education sont fréquentées par 15,000 élèves

Quatre vingt pour cent de tous les adultes du Canada peuvent écrire ; soixante-dix pour cent de toute la population savent lire

Il y avait 76 écoles dans le Nord Ouest, en 1886. 640 en 1902.

Les illettrés, au Canada, en 1891, était en proportion de 1,750 par 1,000 ; en 1901, 1,266.

La province de Québec montre une diminution de 29 pour cent chez les illettrés, de 1891 à 1901

LES PECHERIES DU CANADA

L'industrie de la pêche au Canada a produit 23 millions en 1904

Le Canada a exporté, en 1905, pour plus de 11 millions de produits des pêcheries.

La morue est la première en valeur, le saumon vient ensuite.

Le Canada a 100,000 hommes employés aux pêcheries.

Les appareils appartenant aux pêcheurs canadiens valent 12 millions.

La Nouvelle-Ecosse occupe le premier rang pour ses pêcheries ; la Colombie Britannique, le deuxième, le Nouveau-Brunswick, le troisième

Le Canada possède 16 établissements pour la reproduction des poissons

13,905 loups-marins ont été pris par des pêcheurs canadiens, en 1904.

Un million de boîtes de saumon ont été préparées en 1905, dans la Colombie Britannique ; 800,000 à la rivière Fraser.

L'INDUSTRIE DU BOIS ET DE LA PULPE DU CANADA.

Le Canada possède la plus grande superficie d'épinette blanche qu'il y ait sur ce continent

Les produits forestiers du Canada ont rapporté 80 millions, en 1903

Le Canada a exporté, en 1905, pour 33 millions de produits des forêts.

Le Canada possède, d'après estimation, 1,400,000 mille carrés de terres à bois, boisées plus ou moins densément

Le Canada possède 280,000 milles carrés de terres à bois propre à la construction avec 359 billions de pieds de bois sur

La société dite Dominion Forestry Brand a distribué 5 millions d'arbres à reproduction

La Colombie Britannique exporte 120 millions de pieds de bois par année

La Colombie Britannique possède une ceinture forestière de 500 milles de longueur sur une largeur de 50 milles.

Le Canada possède 100 moulins à papier et à pulpe.

Le Canada est, en cela [illegible] du monde

Sur ces 100 moulins, 62 sont des moulins à pulpe

Leurs produits, en 1903, étaient en une valeur de $5,219,000

NORMANDIN La rue Principale.

Sur ce chiffre, 57 pour cent a été exporté, surtout aux Etats Unis

Le Canada possède la plus grande superficie de bois de pulpe du monde, elle est évaluée à 450 millions d'acres.

Le Canada possède plus de 20 millions d'acres de réserve forestière

Le Canada a mis en réserve 3,210,240 acres, dans les deux parcs des Montagnes Rocheuses

L'Ontario a mis de côté 10 millions d'acres dans six réserves forestières.

La province de Québec a mis de côté 1,620,000 acres de réserves forestières

Les provinces d'Ontario et de Québec retirent la moitié de leur revenu de la richesse forestière.

LES ASSURANCES.

(A la fin de 1904.)

Les assurances sur la vie en vigueur au Canada se chiffrent à 587 millions ; 656,892 polices ; primes, 20 millions.

Sur ces 587 millions, 180 millions sont tenus par des Canadiens

Les compagnies des Etats-Unis ont retiré du Canada, en 1904, pour 36 millions d'affaires en assurances sur la vie.

Il y a 92,472 porteurs de polices d'assurance dans les compagnies des Etats-Unis.

Depuis 1875, les Canadiens ont payé $85,000,000 en primes d'assurance aux Etats-Unis.

L'actif total des compagnies d'assurance canadiennes est de 91 millions—soit une augmentation de 9 1 2 millions sur 1903

Les risques des compagnies d'assurance canadiennes se sont accrus de 390 millions en 1903 à 440 millions en 1904—un gain de 41 millions

Leurs fonds de réserve dans la même période se sont accrus de 72 à 80 millions augmentation de 8 millions.

Les assurances sur le feu en vigueur au Canada se chiffrent à 1 billion 215 millions. Les primes, en 1904, étaient de 13 millions

Les assurances contre le feu dans les affaires du Canada sont 10 fois plus élevées qu'il y a 36 ans

Les primes d'assurances perçues en 36 ans, sont de 201 millions.

Sur cette somme, 156 millions sont sortis du Canada pour aller payer des primes aux compagnies étrangères

FAITS HISTORIQUES CONCERNANT LE CANADA

Le mot "Canada" a été écrit pour la première fois par Cartier en 1536-7

Le premier recensement du Canada a été pris en 1665

La première tentative de colonisation a eu lieu en 1605, quand Poutrincourt s'est établie à Port Royal avec des colons européens

Le Manitoba a été colonisé pour la première fois en 1811 par 125 Ecossais sous lord Selkirk

Le castor a paru pour la première fois comme emblême du Canada sur la cotte-de-mailles donnée par Charles I à sir William Alexander

Le premier journal publié dans l'Amérique Britannique du Nord a été la "Halifax Gasette", le 23 mars 1752.

Première colonie à Québec, 1618.

Premier évêque catholique romain au Canada, M de Laval, 1659

Première église catholique romaine construite au Canada, à Port-Royal, en 1618

Première banque canadienne,—Banque de Montréal—fondée en 1817.

Premier chemin de fer à vapeur construit au Canada, 1836.

Premier bâteau à vapeur qui ait traversé l'Atlantique fut le Royal William, parti de Québec en [illegible]

Premiers canaux commencés au Canada, en 1779, le long du Saint-Laurent.

Premier pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent, le pont Victoria, en 1859.

Premier train du Pacifique Canadien qui ait traversé le continent, le 12 juillet 1886.

Le premier cable transatlantique posé au Canada, le 5 août 1858.

Premier cablogramme, envoyé par la reine Victoria, le 12 août 1858.

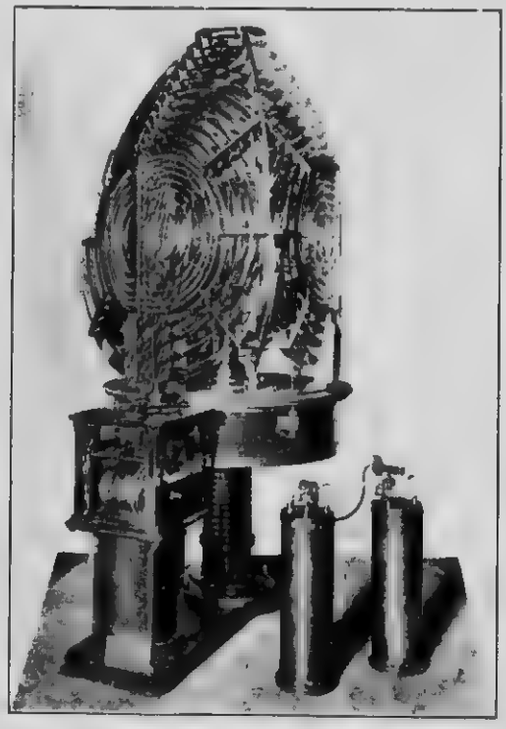
BARBIER, BENARD & TURENNE

PARIS, FRANCE.

MANUFACTURIERS

d'Appareils pour les Phares et pour l'Eclairage des Ports.

" Search Lights " pour la Guerre et la Marine.



PHARE DE PREMIER ORDRE

F. L. BROOKS & CO.,

Seuls représentants au Canada.

Chambres 24 & 25, Edifice de la Banque Sovereign

MONTREAL

ROBERVAL. - Le port.

Premier numéro du "Toronto Daily Globe" publié le 5 mars 1844.

Northern Railway inauguré dans l'Ontario, le 16 mai 1853.

Les Territoires du Nord-Ouest acquis par achat en 1870.

La Colombie Britannique admise dans la Confédération en 1871 ; l'Ile du Prince-Edouard en 1873

Le College King's (l'université de Toronto) ouvert en 1843.

LES BUREAUX DE POSTE, TELEGRAPHES ET TELEPHONE.

Le Canada possède 10,879 bureaux de poste, comparés à 3,638 à l'époque de la Confédération. 409 nouveaux bureaux de poste ont été ouverts en 1905 Plus de 1,000 sont situés dans l'Ouest Canadien

Lettres mises à la poste en 1868, 18 millions ; en 1905, 285 millions.

Cartes postales, 1905, 26 millions

Mandats-postes émis en 1905, 36,000,000

Journaux, livres et paquets expédiés par la malle en 1905, 30 millions

Le surplus des postes du Canada en 1905, $190,811

Le Canada possède 36,600 milles de fils de télégraphe, sur terre et sous l'eau

Mis en un seul fils ils traverseront trois fois le Canada

Le Canada possède 130,000 milles de fil de télégraphe et de téléphone

C'est l'initiative du Canada qui a rendu possible cette entreprise

Le Canada a été la première colonie de l'Amérique qui ait eu la lettre à 2 sous

Il y a trente ans, Graham Bell faisait des expériences de téléphone à Brantford

Les appareils de téléphone en usage au Canada, en 1901, étaient au nombre de 81,500

253,970,000 messages téléphoniques ont été envoyés en 1901

Il y a eu un téléphone par 65 personnes, au Canada

Il y a 100,000 milles de fil de téléphone au Canada

La première ligne de télégraphe a été posée au Canada en 1846

Le premier cable de l'Amérique a été posé entre le Nouveau Brunswick l'Ile du Prince Edouard, en 1852.

FAITS IMPORTANTS CONCERNANT LE CANADA.

Le grand moulin à grain de l'Empire Britannique qui se trouve à Montréal — le moulin de la compagnie Ogilvie—a une capacité de 4,400 barils farine en 24 heures.

Le Canada possède à Port-Arthur, le plus grand élévateur du monde—capacité 6,400,000 minots

Le Canada possède à Peterboro la plus grande ecluse à levier du monde

Le Canada possède à Québec le plus grand pont à tablier du monde

Le Canada possède au Sault Ste Marie, le plus grand canal d'une écluse du monde.

Le Canada possède au Yukon, l'un des plus riches gisements aurifères du monde

Le Canada possède la plus grande mine de nickel du monde

Le Canada possède à Frank, Alberta, le plus vaste fondeur pour zinc qu'il y ait dans le monde

Le gisement de Houille le plus épais du monde 47 pieds—a été découvert à Stellarton, Nouvelle Ecosse

FAITS GENERAUX.

Le Canada a 38 ans, depuis la Confédération.

Le Canada a 146 ans, depuis la cession à l'Angleterre, en 1759.

Le Canada a 372 ans, depuis la première visite de Cartier, en 1535

Québec a 297 ans ; Montréal, 263 Halifax 157 Toronto, 112 Victoria a 61 ans Vancouver, 25 ; Winnipeg, 16

La compagnie de la Baie d'Hudson a 235 ans

Des 34 Pères de la Confédération, 4 seulement survivent

Des 18 colonies de l'Empire, le Canada est la première

Le Canada a été la première colonie qui ait demandé et obtenu les pouvoirs de se gouverner elle même

Le Canada a été la première colonie qui ait formé une confédération

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est la grande charte du Canada

Quarante-deux traités d'extradition de la Grande Bretagne s'appliquent au Canada

Le Canada possède plus de 700 législateurs fédéraux et provinciaux

Le Canada a eu 114 gouverneurs-généraux 1534-1905

Le Canada contient 15 différentes croyances religieuses

Les protestants sont 59 pour cent, les catholiques 41 pour cent

L'age moyen des 16 membres du cabinet Laurier est de 55

Il y a 293 moulins à farine dans le Nord-Ouest, ayant une capacité quotidienne de 18,500 barils de farin.

Il y a 1026 élévateurs dans le Nord-Ouest, capacité d'emmagasinage 47 millions de minots.

Deux mille moulins à battre étaient en usage dans le Manitoba, en 1904

La taxation moyenne municipale et scolaire sur une terre de 160 acres, au Manitoba, est de $12.00.

Fort Nelson, sur la Baie d'Hudson, est aussi près de Liverpool que Montréal

Le drapeau britannique a été hissé à Ellamere Land, en 1904, 1,200 milles au nord de la frontière des Etats-Unis

Plus de un million de bulletins ont été donnés aux élections du Dominion en 1904

Il y a eu dix élections générales depuis la Confédération

Il y a eu depuis cette époque six premiers ministres du Canada et 8 cabinets

Les chutes Niagara actuellement visibles, auront un pouvoir de 700,000 chevaux vapeur quand elle seront développées.

Le Canada, à l'avenir, frappera sa propre monnaie.

Neuf millions de l'argent des Etats-Unis est en circulation au Canada

Le Dominion paie annuellement $4,402,502 aux provinces.

Le Canada est composé de 9 provinces

ROBERVAL. — Une vue sur le Lac Saint-Jean.

Bouées à Gaz
Balises
Lumières Portatives
Phares Flottants et Phares Fixes

The Safety Car Heating & Lighting Co.

SYSTEME
PINTSCH

160 Broadway, New-York.

Les Chemins de Fer du Canada

S'IL est vrai que les chemins de fer d'un pays donnent une juste idée de son degré d'avancement, on peut dire que le Canada occupe une place distinguée parmi les pays les mieux partagés du monde. Relativement à sa population, le Canada possède une longueur de voies ferrées plus considérable que n'importe quel pays du globe, et il est douteux que l'on puisse trouver un seul pays où l'on pousse avec plus d'activité la construction des chemins de fer.

Il est certain que les immenses territoires et les ressources illimitées du Canada offrent un champ incomparable aux entreprises de ce genre. Ces progrès dans la construction des chemins de fer sont admirablement mis en relief par le tableau suivant, qui indique le nombre de milles en opération, le nombre de voyageurs et le transport total des marchandises, ainsi que les recettes et les dépenses :

Dans un certain sens, les chemins de fer font un pays. Ce sont les précurseurs, les pionniers dans toutes ses branches d'action. Le Canada fournit un exemple frappant de cette vérité. Dans les anciennes provinces, l'accroissement de la population et la création des industries agricoles et manufacturières ont pris leur essor avec l'aide des premiers chemins de fer, et aujourd'hui les lignes établies sont obligées de construire des embranchements pour desservir les centres actifs de population qui n'ont qu'une voie ferrée ou qui n'en ont pas du tout, afin de s'assurer une part du transport des voyageurs et des marchandises. C'est ainsi que le pays créé par les chemins de fer au commencement leur offre aujourd'hui un champ d'opération profitable pour étendre leur réseau. D'un autre côté, on peut dire que, dans l'Ouest Canadien, les chemins de fer ont fait le pays. C'est grâce aux nouvelles lignes qui traversent en tous sens les grandes prairies naguère inhabitées qu'on a réussi à y fonder des villes et des villages, les cultivateurs et les éleveurs se sont empressés de s'emparer des terres situées le long des lignes. Avant longtemps, les rôles seront changés ; comme dans les anciennes provinces, les centres de population attireront les chemins de fer auxquels ils sont redevables de leur existence. Le premier but est ainsi converti en moyen d'action nouveau.

DEPENSES DU GOUVERNEMENT

La dépense totale affectée à la construction des chemins de fer du Canada avant et depuis la Confédération jusqu'au premier juillet 1903, s'élève pour le gouvernement à $140,030,269.54, qui comprend la somme de $25,000,000.00 accordée (sur le capital) au Pacifique Canadien pour sa ligne principale. A part de cela, on a dépensé sur le fonds consolidé un total de $129,923,243 65, y compris $29,295,052 71, payés sous forme de subventions à d'autres chemins de fer que le Pacifique Canadien, et $99,165,757,39 pour les dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, ce qui nous conduit au grand total de $269,853,513.19 Sur cette somme, on a dépensé $13,881,100.65 avant la Confédération, en faisant la construction d'une partie de ce qu'on appelle aujourd'hui l'Intercolonial.

Le revenu total des chemins de fer de l'Etat, depuis le premier juillet 1867 au premier juillet 1903, s'élève à $90,942, 352.60.

L'Intercolonial est le principal chemin de fer complètement dirigé et exploité par le gouvernement du Canada.

L'Intercolonial touche à sept ports de l'Atlantique : Pointe-du-Chêne Rimouski ou Pointe-au Père, où les malles transatlantiques sont embarquées et débarquées des steamers de la ligne Allan, chaque semaine durant les mois d'été; Sydney, Sydney-Nord puis Saint Jean et Halifax, où les malles transatlantiques sont embarquées et débarquées pendant les mois d'hiver.

On se rend à Montréal par l'Intercolonial, en partant de Lévis, vis-à-vis de Québec, et la distance parcourue est de 163 milles. De Lévis à Rimouski, elle est de 100 milles ; de Lévis à Saint-Jean, N.B., elle est de 578 milles ; de Lévis à Halifax, 674 milles, de Lévis à Sydney, 727 milles.

Dernièrement, le gouvernement fédéral a entamé des négociations qui pourront avoir pour effet d'étendre considérablement le réseau actuel de l'Intercolonial, en s'assurant le droit de parcours sur le Canada Atlantique et sur plusieurs autres chemins de fer, ce qui aurait pour effet d'amener à ses lignes directes le trafic des principaux ports d'hiver du Canada.

LA CONSTRUCTION DANS L'OUEST

La multiplication des embranchements dans les nouvelles provinces de l'Ouest, aux endroits préférés par les immigrants, continue comme de plus belle. L'embranchement du Pacifique Canadien, entre Calgary et Edmonton, se dirige presque directement vers le nord. Le long de cet embranchement, on se propose d'en construire d'autres allant à l'est et à l'ouest et se reliant plus tard avec les lignes projetées qui partiront de l'est. Le "Canadian Northern", a terminé ses levés de plans pour la construction de sa ligne à travers la région fertile qui le conduit à Battleford pour se prolonger ensuite à travers les districts du Lac aux Castors et de la rivière Vermillon. D'autres projets sont à l'étude, et plusieurs nouvelles voies ferrées ouvriront à la colonisation des districts agricoles très avantageux et tireront de l'isolement un grand nombre de pionniers qui se sont établis à des distances considérables des chemins de fer actuellement en opération. De fait, à travers tout le pays situé à l'est et à l'ouest de la ligne Calgary-Edmonton, il y aura, cette année et les années suivantes, une période d'activité qui ne sera pas inférieure à celle dont nous avons été témoins pendant la période la plus active de la colonisation des fertiles prairies de l'Ouest canadien.

NOMBRE DE CHEMINS DE FER EN OPERATION

Le nombre des chemins de fer à vapeur actuellement en opération, y compris les deux lignes de l'Etat, l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard était de 167, le 30 juin 1903. Un certain nombre de ceux-là sont fusionnés ou loués, ce qui réduit le nombre des compagnies à 79 : à l'exclusion des chemins de fer de l'Etat. Le nombre des compagnies absorbées par le fusionnement était de 51, et le nombre des lignes louées de 36.

A la même date, la longueur totale des lignes de parcours, non compris les 2,953 milles de voies d'évitement, était de 19,077 milles, soit une augmentation de 216 milles.

Le nombre de milles de voie ferrée dont les rails sont en acier, était de 18,976 dont 695 milles avaient une double voie. Le nombre de milles en opération était de 18,988.

Le capital versé s'élevait à $1,146,550,769, soit une augmentation de $17,698,562 Les recettes brutes se sont élevées à $96,064,527, soit une augmentation de $12,398,024 et les frais d'exploitation ont été de $67,481,524, soit une augmentation de $12,398,024 en comparaison de l'exercice précédent ; ce qui donne comme recettes nettes le total de $28,583,003, soit une augmentation de $2,-260,092.

Le nombre de voyageurs transporté a été de 22,118,742, soit une augmentation de 1,468,890, et le transport des marchandises a été de 13,373,417 tonnes, soit une augmentation de 1,996,890 tonnes.

Le nombre total de milles parcourus par les trains était de 60,382,920, soit une augmentation de 1,653,064.

CHEMINS DE FER A VAPEUR ET ELECTRIQUES.

Statistique Générale.

A la fin de l'année fiscale terminée le 30 juin 1903, la statistique d'ensemble des chemins de fer à vapeur et électriques fournit les données suivantes:

146 compagnies ont fait rapport. On a construit en tout 19,836 milles de chemin de fer, dont 19,747 sont en opération.

Les recettes brutes ont été de $103,298,404 et les dépenses totales d'exploitation, de $71,954,381, laissant un bénéfice net de $31, 343,822. On a transporté 177,811,554 voyageurs et 47,744,703 tonnes de marchandises.

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES

A la fin de l'année fiscale terminée le 30 juin 1903, on avait complété 759 milles de chemin de fer électrique, dont 752 milles étaient pourvus de rails d'acier et 185 d'une double voie. Le capital acquitté s'élevait à $47,274,853. Le nombre de milles en opéra-

GRAND TRUNK RAILWAY SYSTEM

¶ Le seul chemin de fer a double voie du Canada et la plus longue voie ferrée double du monde sous une même administration.

¶ La grande artère de communication entre les principaux points des provinces de Québec et d'Ontario et la route populaire des voyageurs et des expéditeurs entre le littoral de l'Atlantique et les Grands Lacs.

4 TRAINS RAPIDES EXPRESS
par jour, aller et retour, entre MONTREAL et TORONTO

TRAINS DIRECTS entre BOSTON (par le Boston & Maine Railroad), MONTREAL, TORONTO ET CHICAGO.

Wagon-restaurant, salon-café et salle de lecture sur les trains du jour.

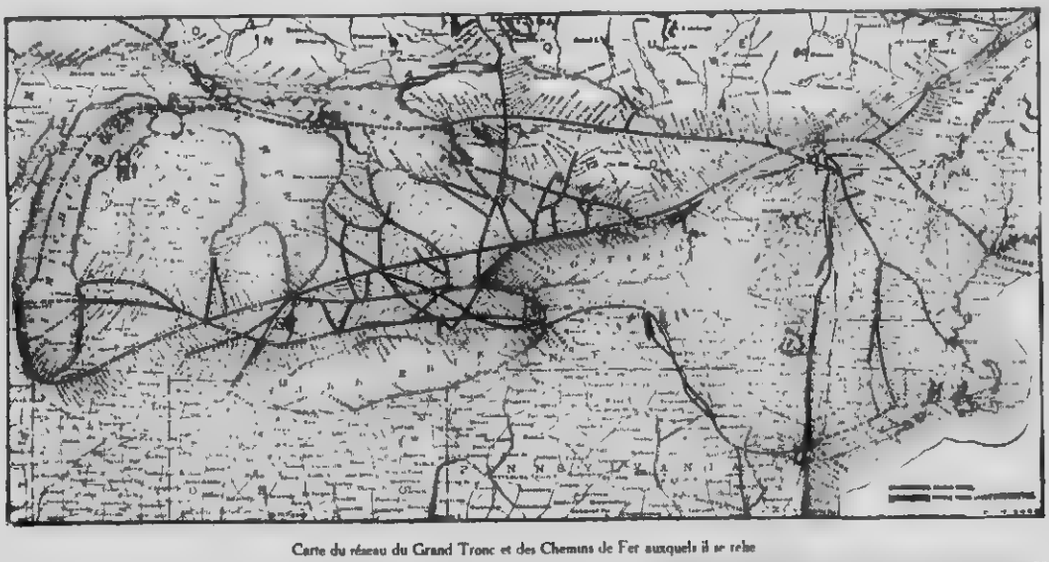
2 TRAINS ordinaires RAPIDES
entre MONTREAL et TORONTO, dans les deux directions, tous les jours.

TRAINS DIRECTS entre NEW YORK, TORONTO et CHICAGO, par le Lehigh Valley Railroad, le Grand Tronc et les Chutes de Niagara.

Voitures-dortoirs Pullman sur tous les trains de nuit directs.

"The International Limited"

surnommé le " lévrier " des chemins de fer du Canada et le train le plus rapide et le plus beau du pays. Il quitte Montréal tous les jours à 9 hrs du matin pour Chicago.



Carte du réseau du Grand Tronc et des Chemins de Fer auxquels il se relie

¶ Le chemin de fer le mieux nivelé du Canada. Trains modernes et luxueux. Personnel poli et prévenant. Paysages superbes. Ce qu'il y a de mieux en toutes choses. Les endroits de villégiature les plus attrayants du Canada sont desservis directement par le Grand Tronc.

BROCHURES ILLUSTREES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

S'ADRESSER A

G. T. BELL, Agent général des Passagers et des Billets, MONTREAL, Canada.

tion était de 759. Les recettes brutes totales étaient de $7,233,677, soit une augmentation de $717,239, et les dépenses d'exploitation, de $4,472,858, soit une augmentation de $670,083, laissant un bénéfice net de $2,760,819, soit une augmentation de $77,236. Le nombre de voyageurs transportés était de 155,662,812, soit une augmentation de 17,781,410, et le transport des marchandises était de 371,286 tonnes, soit une augmentation de 105,101 tonnes. Les voitures ont parcouru 38,028,529 milles, soit une augmentation de 2,191,088 milles.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Les chemins de fer de l'Etat sont : L'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard, traversant la province de Québec et les provinces maritimes. Les recettes brutes de tous les chemins de fer de l'Etat pour l'exercice 1902-03 étaient de $6,584,598.77, soit une augmentation de $665,608.30 sur l'exercice précédent. Les dépenses d'exploitation se sont élevées à $6,174,134.20, soit une augmentation de $593,021.00. Le bénéfice net de cette année a été de $110,464.57.

L'Intercolonial a donné un profit de $127,670.53, L'embranchement Windsor (un tiers des recettes totales), un profit de $24,717.62 et la ligne de l'Ile du Prince Edouard une perte de $41,923.53.

Le 1er mars 1898 le chemin de fer Intercolonial prolongea sa ligne jusqu'à Montréal au moyen de baux conclus avec le Grand Tronc et la compagnie du Drummond County Railway, ajoutant ainsi 169.81 milles à son parcours, dont la longueur totale actuelle est de 1,314.67 milles.

EMBRANCHEMENTS NOMBREUX

Lorsqu'il est question des chemins de fer du Canada, on s'occupe surtout des lignes principales. C'est de celles-là qu'il est surtout question au parlement, dans les journaux et les cercles financiers. Cependant il n'existe au Canada que cinq réseaux ayant à leur actif plus de 400 milles de voie ferrée, tandis que nous avons 110 petites lignes ayant ensemble une longueur de 5,550 milles. Dix-sept de ces lignes ont des longueurs variant entre 75 et 100 milles ; les 1,900 milles, sur la longueur totale de 19,000 milles, qui restent comprennent les petits embranchements, comme on pourrait les appeler. Ils sont plus ou moins indépendants et se relient aux lignes principales dont ils alimentent le trafic. On trouve ces embranchements locaux dans toutes les parties du Canada.

Ils rendent de grands services aux localité, qu'ils desservent en les mettant en communication avec les lignes principales et avec le réseau tout entier. Ils ont favorisé la création d'un grand nombre d'industries locales qui n'auraient pu réussir sans leur concours.

LE GRAND TRONC PACIFIQUE

Mais ce qui a attiré sur le Canada l'attention du monde entier, c'est le projet de construction du nouveau chemin de fer transcontinental, connu sous le nom de Grand Tronc Pacifique. La section occidentale seulement, entre Winnipeg et la côte de l'Océan Pacifique, sera construite par la compagnie du Grand Tronc Pacifique. La section orientale, de Winnipeg à Moncton, Nouveau-Brunswick sera construite par l'Etat qui en gardera possession, mais la compagnie du Grand Tronc Pacifique s'est engagée à mettre cette section en opération.

La décision de construire un second chemin de fer transcontinental et l'arrangement qui donne effet à cette décision sont le couronnement du neuvième parlement du Canada. Cette colossale entreprise contribuera plus au progrès matériel du pays et à l'utilisation de ses ressources que tout ce qui a été fait dans cette direction depuis la Confédération. Ce fut un pas de géant dans la formation d'un grand pays, même l'esprit le plus observateur se forme à peine une idée des perspectives d'avenir qui sont réservées au Canada grâce à la construction de ce chemin de fer. Avec la voie ferrée construite d'un océan à l'autre nous n'avons qu'une lisière d'établissement pour les colons le long de la frontière du sud. La province d'Ontario s'étend au nord depuis le lac Erié jusqu'à la baie James. Sur les 600 milles qui séparent ces deux eaux il n'y en a que 150 de colonisés. Le Canada a de la largeur, mais il manque de profondeur. Le nouveau transcontinental comblera cette lacune en ouvrant à la colonisation les solitudes septentrionales et en fournissant une nouvelle voie de transport entre l'est et l'ouest. Les prairies du Nord-Ouest se peuplent rapidement, non seulement par les Canadiens, mais par des citoyens d'autres nationalités, étrangers aux sentiments nationaux et aux institution de notre pays.

LE TRAVAIL D'ASSIMILATION

La nouvelle artère de communication servira à établir des relations suivies entre les immigrants étrangers et la population des anciennes provinces ; le procédé d'unification se poursuivra par la force des choses, et ces éléments hétérogènes se fusionneront pour former une nation homogène. Les moyens de transport économiques et faciles jouent un rôle important dans la formation d'un peuple. Le Transcontinental national transportera directement le blé, le bétail et les autres produits du Nord-Ouest aux ports de mer de l'Atlantique. Du côté de l'Est on enverra aux provinces des Prairies, du bois de construction pour bâtir des demeures confortables, des habillements, des meubles, et en général les objets manufacturés dont le colon et sa famille ont besoin dans la vie de tous les jours.

UN NOUVEAU CHAINON DE L'EMPIRE

La longueur approximative de la ligne depuis Moncton, N.-B. jusqu'au littoral du Pacifique est de 3,355 milles, comprenant :

	milles
De Moncton à Québec	300
De Québec à Winnipeg	1,475
De Winnipeg aux Montagnes Rocheuses	1,000
Des Montagnes Rocheuses à la Côte	480

Le nouveau chemin de fer ne contribuera pas seulement à opérer un rapprochement entre l'Est et l'Ouest du Canada au point de vue du commerce et des relations sociales, il servira encore à raccourcir la distance entre la Grande-Bretagne et l'Extrême-Orient de toute la longueur du plus grand chemin de fer du Royaume-Uni.

En suivant la voie actuelle par eau et par terre, la distance entre Liverpool et Yokohama est de 10,050 milles ; par la nouvelle route elle se calculera de la manière suivante :

	milles
De Liverpool à Montréal	2,650
De Montréal à Port Simpson	2,825
De Port Simpson à Yokohama	3,825
	9,300

Pendant l'hiver, les passagers qui débarquent à Halifax, ou à Saint-Jean, iront prendre la nouvelle ligne à Moncton et pourront se rendre directement, sans changer de voiture jusqu'à la côte du Pacifique et s'y embarquer de nouveau pour continuer leur voyage vers l'Orient. Dans le parcours à travers le Canada, ils jouiront d'un confort luxueux, inconnu sur les chemins de fer en Europe, et avancera avec une vitesse de trente à quarante milles par heure, y compris les arrêts, et sans quitter un instant le sol britannique.

Mais c'est surtout l'immigrant venant au Canada avec l'intention de s'y établir, qui saura apprécier à sa juste valeur l'utilité de ce nouveau chemin de fer. Soit qu'il traverse le Nouveau Brunswick, la plus grande des trois provinces maritimes du Canada, où le district du lac Saint Jean compris dans l'ancienne province de Québec, rare en ressources agricoles, minérales et forestières ; soit que le chemin de fer le conduise à travers les régions inhabitées du lac Abbitibi lorsqu'il traversé le nord de la province d'Ontario, le nouvel arrivé sera tenté d'interrompre son voyage en chemin de fer et de se choisir une demeure dans un des districts du Dominion déjà établis depuis quelque temps. Cependant, le grand courant de l'immigration se dirige plus particulièrement vers le Nord Ouest, et cela se comprend ; dans les provinces de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta seulement, il reste encore plus de 200,000,000 d'acres de terres inoccupées, assez pour former 700,000 fermes de moyenne grandeur. A l'ouest de Saskatoon, dans la direction du district d'Alberta, la ligne passera à travers un territoire de plus en plus recherché pour l'élevage des animaux.

On y trouve en abondance du charbon de terre d'excellente qualité, et le bois de construction est abondant. L'or se rencontre le long des rivières Saskatchewan, Athabasca, Smoky et autres ; cependant on est obligé de traverser les Montagnes Rocheuses et de se rendre dans la Colombie-Anglaise pour être témoin des essais d'exploitation des richesses minérales de l'ouest du Canada.

Sir Sandford Fleming, une des plus grandes autorités dans les questions de chemin de fer, s'est exprimé de la manière suivante sur les avantages que la nouvelle voie ferrée offrira au Canada et à l'Empire: Voici ses paroles : "La plus grande partie de la vaste région que traversera probablement la nouvelle ligne entre Québec et Port Simpson, consiste en terrains boisés, et aujourd'hui le bois de commerce a atteint une valeur à laquelle on aurait jamais songé, il y a vingt-cinq ans. Le territoire est désigné d'avance comme lieu de production de la pâte à papier, le bois propre à sa fabrication, se trouvant dans une si grande abondance dans la partie nord de Québec et d'Ontario, qu'il est pour ainsi dire inépuisable. Dans l'ouest lointain, la ligne permettra l'utilisation des riches plaines de la rivière de la Paix et du nord de la Colombie-Anglaise pour établir des ranches et

Deux Trains

Ocean Limited
pendant la saison des touristes

Express Maritime
toute l'année

Renommés par l'excellent service des

Wagons-Dortoirs et Wagons-Restaurants

ENTRE

Montréal, Québec, St-Jean, Halifax,

Sydney-Nord et Sydney-Sud

Avec correspondance pour

l'île du Prince-Edouard et Terreneuve

Chemin de Fer de

L'Intercolonial

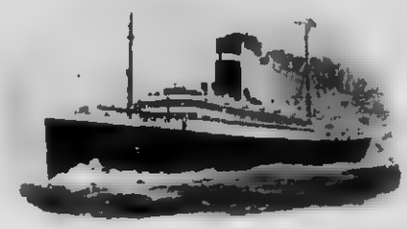
Vues le long de la ligne

Le Pont du Jubilé Victoria.
L'historique Québec.
Le Grand Saint-Laurent.
La célèbre Vallée de la Matapédia.
La Baie des Chaleurs.
Forêts giboyeuses et rivières poissonneuses.
La Vallée de Wentworth et le Lac Fo Heigh.
Le Détroit de Canseau.
Les Lacs du Bras d'Or.

LIGNE ALLAN

Steamers de la Malle Royale. .

Sur la route du St-Laurent



MONTREAL A LIVERPOOL
Steamers à Turbines rapides de Première Classe

MONTREAL AU HAVRE
Prix Réduit.
Service Direct.

A la Compagnie Allan appartient l'honneur d'avoir établi la première ligne de paquebots à vapeur entre le Canada et la mère patrie. C'est aussi la seule qui possède un service direct entre le Canada et la France.

Elle s'est toujours tenue à la tête du progrès pour construire des steamers pourvus des machines les plus perfectionnées et offrant aux passagers le plus de confort possible.

C'est la ligne Allan qui a été la première à se servir de la quille nouveau modèle qui diminue tant le roulis, la première à construire un steamer en acier, la première à employer la lumière électrique, et la première à construire des steamers à turbines pour la traversée de l'Atlantique.

Leurs steamers à double hélice, d'une capacité de 10,000 tonnes, le TUNISIAN et le l'IONIAN, ont été grandement appréciés par le public voyageur du Canada et de l'Europe. Aujourd'hui ils sont surpassés par les nouveaux steamers, le VICTORIAN et le VIRGINIAN, d'une capacité de 12,000 tonnes chacun, pouvus de trois hélices et d'un mouvement à turbines. Ces steamers sont les plus beaux et les plus rapides qui suivent la route du fleuve Saint-Laurent.

H. & A. ALLAN, Agents Généraux MONTREAL

faire de l'élevage en grand ; enfin elle rendra les terrains aurifères situés au delà plus accessibles en toute saison

Après le parachèvement de la nouvelle ligne, le réseau du Grand Tronc aura 9,781 milles de voie ferrée en opération

BUREAU DE DIRECTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

Bureau principal, Montréal ; bureau à Londres, Dashwood House, 9 New Broad Street, E.C.

Directeurs : Sir C Rivers Wilson, G C M G., C B. Londres ; l'hon. Lord Welby G.C.B., Londres ; Messieurs Alfred W Smithers, Londres ; le colon Frederic Farebrace I.R., Londres ; John Allan, Cluttonbrook, Londres ; Charles M Hays, Montréal ; Frank W. Morse, Montréal ; Wm Wainwright, Montréal ; W.-H Biggar, C R Montréal ; E.-H. Fitzhugh, Montréal ; Hugh A. Allan, Montréal ; E.-B. Greenshields, Montréal ; l'hon. S.-N. Parent, Québec ; l'hon. Geo.-A. Cox, Toronto ; E R. Woods, Toronto ; John R. Booth, Ottawa.

Administrateurs : Messieurs Charles M. Hays, président, Montréal ; Frank W Morse, vice-président et gérant général ; Wm. Wainwright, second vice-président ; Henry Philips, secrétaire ; Frank Scott, trésorier ; H. W. Walker, auditeur général

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

L'année 1886 restera à jamais mémorable à cause du parachèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a relié le littoral de l'Atlantique à celui du Pacifique ; on a levé la première pelletée de terre en 1881 ; on a enfoncé la dernière cheville en 1885, et le premier train direct qui a fait le trajet de 2,906 milles entre Montréal et Vancouver est parti le 13 juin 1886. Ces dates sont à retenir.

La Compagnie du Pacifique Canadien fut organisée au commencement de 1881, et elle passa immédiatement un contrat pour compléter la ligne dans les dix ans.

Le réseau de voies ferrées dans l'est du Canada s'étendait déjà considérablement au delà de la vallée de l'Ottawa et servait principalement dans la partie éloignée à faciliter l'exploitation forestière, le pin étant abondant dans cette région. C'est l'extrémité du réseau d'alors qui fut le point de départ du Pacifique Canadien pour rejoindre la côte du Pacifique, et la distance à franchir était de deux mille cinq-cent-cinquante milles. Sur ce parcours le gouvernement avait sous construction une section de quatre cent vingt-cinq milles entre le lac Supérieur et Winnipeg et une autre section de deux cent treize milles partant de Burrard Inlet, sur la côte du Pacifique, allant à l'est vers Kamposls, dans la Colombie-Anglaise. La compagnie entreprit la construction des neuf cent vingt milles qui restaient, moyennant une subvention en argent de vingt-cinq millions d'acres de terres.

A la fin de l'année 1885, lacompagnie, qui n'avait pas encore cinq ans d'existence,était en possession de 4,315 milles de chemin de fer, comprenant la voie ferrée la plus longue du monde, partant de Québec et de Montréal pour traverser tout le continent jusqu'à l'océan Pacifique, parcourant une distance de trois mille soixante-dix milles ; dès le milieu de l'été 1886, toute la ligne était pourvue de tout le matériel nécessaire pour sa mise en opération

EXPANSION ULTERIEURE

Les années suivantes furent caractérisées par un développement extraordinaire du trafic et par l'addition de plusieurs lignes au réseau déjà existant, ainsi que par l'établissement d'un service de paquebots océaniques entre le Japon et la Chine. La compagnie construisit une ligne qui part de Montréal, se dirige vers l'est et traverse l'état du Maine pour rejoindre le réseau des provinces maritimes du Canada et qui établit des communications avec les ports de mer d'Halifax et de Saint-Jean ; elle a complété une autre ligne entre Sudbury, sur la voie principale et le Sault-Sainte-Marie,à la décharge du lac Supérieur, où elle a construit un grand pont d'acier qui la rattache à ses deux importantes lignes américaines allant vers l'ouest, dont l'une se rend à St Paul et à Minnéapolis et continue à travers le Dakota jusqu'à Portal, où elle rejoint de nouveau le Pacifique Canadien,tandis que l'autre traverse la région des mines de fer des districts de Marquette et de Gogebicpour atteindre Duluth à l'extrémité occidentale du lac Supérieur ; enfin une autre ligne se dirige vers l'ouest, de Toronto à Détroit, où elle se relie avec les chemins de fer qui rejoignent Chicago, Saint Louis et desservent la grande vallée du Mississipi. A l'heure actuelle, ses lignes en opération comprennent 10,000 miles de voie ferrée et continuent à se prolonger dans la direction de l'ouest et du nord.

Mais cela n'est pas tout. Dans l'année 1903, la compagnie a inauguré un service de paquebots transatlantiques entre le Canada et Londres, Bristol et Anvers, de sorte que les opérations actives de la compagnie embrassent aujourd'hui la moitié de la circonférence du globe.

Au cours de l'exercice de 1886 les recettes de la compagnie du Pacifique Canadien étaient de $10,081,803 et les dépenses de $6,378,317 ; en 1896, les recettes ordinaires se sont élevées à $20,175,385, et les dépenses à $12,202,306. En 1904, les recettes brutes étaient de $46,469,132.24 et les frais d'exploitation étaient de $32,256,027.21.

LE RESEAU DU CANADIAN NORTHERN

Le "Canadian Northern" est un chemin de fer de création relativement récente dont le réseau a pris une extension considérable depuis les six dernières années puisqu'il comprend actuellement plus de 1,400 milles de voie ferrée, et qui a aidé puissamment à faciliter le transport dans les provinces de l'Ouest. Avec Winnipeg comme point de départ il rayonne dans toutes les directions, et tout en desservant la partie du Manitoba la plus peuplée, il a favorisé la colonisation d'un territoire très avantageux. Du côté de l'est, il se rend de Winnipeg à Fort William et à Port Arthur ; dans la direction de l'Ouest, il rejoint Brandon, Hartney et Kamsack. Ce dernier endroit était le point le plus occidental de la ligne principale, mais elle se prolonge maintenant à travers les prairies jusqu'à Battleford et à Edmonton ; du côté du Nord-Ouest ; cette ligne traverse la vallée de la rivière du Cygne et le célèbre district de la rivière à la Carotte pour se diriger rapidement sur Prince Albert

Le "Canadian Northern" est aussi en correspondance directe avec Winnipeg et Saint-Paul par sa propre ligne, ce qui lui permet d'entrer en concurrence avec les autres pour le transport des voyageurs et des marchandises des Etats Unis

LE CHEMIN DE FER DE TORONTO A LA BAIE JAMES

Le chemin de fer de Toronto à la Baie James, dont le projet de construction a été mis à l'étude par la direction du "Canadian Northern", servirait de trait d'union entre son réseau actuel et tout nouveau chemin de fer transcontinental construit déjà ou à construire à l'avenir.

NOUVEL EDIFICE QUE LE GRAND TRONC SE PROPOSE DE CONSTRUIRE

La vignette ci-dessus représente l'édifice que le Grand Tronc se propose de construire vis-à-vis de ses bureaux actuels de la rue McGill, pourvu que le conseil-de-ville fasse droit à la demande de la compagnie au sujet de la limite des cotisations municipales que cette propriété devra payer. Comme on peut le voir, l'édifice aura des proportions imposantes; il aura dix étages et sa hauteur atteindra le maximum autorisé dans la ville de Montréal. Il coûtera entre $225,000 à $250,000 et couvrira une superficie de 9,000 à 10,000 pieds carrés. Il sera construit de manière à permettre la superposition de nouveaux étages dans le cas où les règlements municipaux seraient amendés dans ce sens. Les matériaux employés dans la construction seront du granit à la base et de la pierre ou du terra-cotta poli aux autres étages.

Il n'y a pas de doute que cette nouvelle construction, destinée à mieux installer les bureaux du Grand Tronc, aura pour effet d'augmenter la valeur des propriétés de cette section de Montréal en même temps qu'elle sera un ornement pour la ville.

La Cie des Tramways de Montréal

LES TRAMWAYS ELECTRIQUES

LA LONGUEUR DU RESEAU

LES TRAMWAYS

L'AUGMENTATION DU TRAFIC

LE PRIX DES BILLETS

L'ENTRETIEN DES LIGNES

R. W. Blackwell, Vice-Président.
Fred C. Henshaw, Directeur, sir Montagu Allan, Directeur
Senateur Forget, Président.
Patrick Dubee, Secretaire. D. McDonald, Gérant.
W. G. Ross, Directeur-Gérant

LES FONDATEURS DU M. S. R.

LES OFFICIERS DU M. S. R.

LE PROGRES FINANCIER

THE CANADIAN EXPRESS CO

Bureau-chef : Edifice du Grand Tronc, rue McGill

UNE INDUSTRIE PROSPERE

La Maison P. E. Marchand & Cie, d'Ottawa.

Notre siècle sera appelé avec raison "le siècle de l'électricité". En effet, de nos jours, l'energie électrique a remplacé tous les autres pouvoirs. On ne parlera bientôt plus de la vapeur car déjà, il est question d'y substituer l'électricité même sur les chemins de fer. L'électricité est la grande question du siècle, et ceux qui s'y livrent sont toujours certains d'un succès complet. C'est ce qui explique l'essor colossal qu'a pris la maison P.-E. Marchand et Cie, les célèbres entrepreneurs électriciens d'Ottawa. Fondée il y a quelques années sur des bases solides cette maison ne tarda pas à s'attirer la faveur publique. L'habileté et l'énergie de ses directeurs la mirent promptement au premier rang. Bientôt, toutes les grandes industries s'adressèrent à elle pour l'installation de leurs systèmes électriques. Effectivement, MM. P.-E. Marchand et Cie peuvent se vanter d'avoir exécuté les plus grands travaux du genre. La liste suivante qui représente les contrats les plus récents en donnera une idée :

Les moulins à Pulpes et Papiers de J.-R. Booth, Ottawa.

Les bâtisses de Woods Ltd. Ottawa.

Transmission électrique de dix mille volts à Papineauville, Qué., pour la Cie Electrique de Papineauville.

Transmission de cinq mille volts à Maniwaki, pour la Cie Electrique de Maniwaki.

Transmission de la ville de Pembroke, elle a vingt-cinq mille volts en construction.

Nous sommes prêts à entreprendre toute sorte d'installations électriques pour POUVOIR, lumière, téléphone, télégraphe, etc.

Plans et devis pour installations électriques, préparés à court délai.

Une telle entreprise ne peut manquer de faire honneur à notre pays et à notre race.

La "Northern Electric & Manufacturing Company, Ltd"

La "Northern Electric & Manufacturing Company Limited" a été organisée en vertu d'une charte du gouvernement fédéral en 1905 pour la fabrication d'appareils électriques et téléphoniques. La compagnie a occupé une manufacture dans la rue de l'Aqueduc, mais l'accroissement de ses affaires a nécessité la construction d'ateliers beaucoup plus spacieux. La nouvelle usine représentée par la vignette dans l'annonce de la compagnie à la page 12 est située au coin des rues Notre-Dame et Guy, et s'étend jusqu'aux rues William et Richmond.

La partie de l'édifice à droite comprend les bureaux et le pouvoir moteur, qui est en opération depuis plus d'un an, tandis que le reste vient d'être achevé et est occupé depuis le printemps dernier. L'outillage se composera des machines les plus perfectionnées, mues par l'électricité, et le mode de construction adopté permettra d'ajouter d'autres étages au besoin.

Dès aujourd'hui la compagnie emploie tout près d'un millier d'hommes, et on a lieu d'espérer que ce nombre sera porté à plus de quinze cents quand la nouvelle usine entrera en activité.

La Dominion Oil Cloth Co., Limited

La Dominion Oil Cloth Company Limited, fondée en 1872, occupe un terrain de 10 acres près de l'angle formé par les rues Sainte-Catherine et Parthenais.

Elle a à son service environ 250 employés et fabrique de la toile cirée, des tapis de table, du linoleum, de la toile cirée vernie pour voitures, de la toile de coton, et toutes variétés de toiles cirées et de taffes à tapisseries.

La Dominion Oil Cloth Limited est renommée d'un océan à l'autre pour l'excellence de ses produits.

Elle possède un capital de $500,000.

La Maison Paquet de Québec

La maison Z. Paquet, 157 173 rue Saint-Joseph est l'une des maisons les plus considérables de la ville de Québec. Sa fondation remonte à 1850.

M. J.-A. Vaudry est le gérant général de ce vaste établissement qui emploie un millier d'hommes et de femmes.

La maison Paquet produit des habits de femmes, des habits d'hommes et d'enfants, des articles de mode de toute sorte, des ornements d'églises, des peintures à l'huile, etc.

Elle possède un capital souscrit de $1,000,000 et exporte ses produits en divers pays d'Europe.

St Lawrence Sugar Refining Co., Limited.

La St-Lawrence Sugar Refining Co. Limitée, fut fondée en 1879.

Dès ses débuts, elle fit des affaires florissantes. Le fait est que c'est une institution vraiment nationale dont le besoin se faisait depuis longtemps sentir.

La raffinerie située à Maisonneuve, tout près de Montréal, emploie environ 300 hommes, ses bureaux d'affaires sont rue de l'Hôpital, No 4, à Montréal. Cette raffinerie est une des plus importantes du Canada et tout ce qu'elle peut produire sert à la consommation intérieure ; elle fabrique toutes sortes de sucres raffinés.

Elle fait venir sa matière première surtout des Indes et de la Guyane Anglaise.

Le capital versé est de $750 000.

Cette compagnie ne s'est pas occupée d'exportation, ma son commerce intérieur est immense il embrasse toutes les provinces du Canada : Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba, sans oublier les nouvelles provinces Saskatchewan et Alberta, où ses nombreux produits sont expédiés tous les jours.

Le président de la compagnie est M. Baumgarten, le vice-président, M. Théo. Labatt et le secrétaire-trésorier, M. B. McNally.

LE CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC

LE CHEMIN DE FER DELAWARE & HUDSON

LE D. & H., car c'est le nom familier ment donné par le public voyageur, au chemin de fer Delaware et Hudson, compte certainement parmi les systèmes de voie ferrée les plus prospères en Amérique ; il est au premier rang, au point de vue de ses excellentes qualités de transport des voyageurs et des marchandises. Des éléments nombreux ont contribué à ce succès marqué, mais si les hommes préposés à la direction de cette splendide voie ferrée n'eussent possédé une sagacité hors ligne et une connaissance approfondie des conditions requises, tous ces éléments d'une puissance indéniable auraient compté pour zéro.

Pour le transport des passagers, le Delaware & Hudson est la seule voie ferrée qui attire autant l'homme d'affaires que le touriste voyageant par plaisir.

A l'homme d'affaires, elle offre la vitesse, le confort et la sûreté ; la vitesse, parce que la voie, ses machines, sont tenues dans un parfait état ; le confort, parce que les équipes de tous les trains ont appris à être courtois, autant que faire se peut, vis à vis les voyageurs et que les wagons du style le plus moderne, contiennent les derniers raffinements en fait d'ameublements ; la sûreté enfin, le grand désideratum de tous, parce qu'il n'y a pas une voie ferrée dans toute l'Amérique, qui est surveillée plus attentivement ou qui possède des officiers et employés plus fidèles et plus expérimentés.

Pourquoi le Delaware & Hudson est il devenu favori pour le trajet entre Montréal et New-York ? Parce qu'il a une réputation sans tache de ponctualité pour l'arrivée et le départ de ses trains.

On ne saurait rien dire de neuf quand il s'agit de décrire les nombreuses qualités du Delaware et Hudson comme voie de transport pour les touristes. Ses routes variées traversant la Pennsylvanie, le Vermont et le Canada, sont encadrées de scènes magnifiques, de rivages splendides et hygiéniques. Faut il faire mention des endroits par où passe le Delaware et Hudson ? Faut il dire à travers quelles montagnes, vallées, cours d'eau, il fait passer ceux qui ont le bon esprit de voyager sur ces lignes ?

Le Delaware et Hudson pénètre les Adirondacks, il longe le lac George et le si renommé Lac Champlain, et il transporte des milliers et des milliers de touristes chaque année à Saratoga Springs. Est-il besoin de parler de la magnifique ville d'Albany, chef lieu de l'Etat de New-York, presqu'une rivale de la grande Métropole par ses vues pittoresques et sa banlieue magnifique ?

Le Lac Placid dans les Adirondacks, le lac George et le lac Champlain, Ausable Chasm, les Sources Sharon, le Baden Baden du continent américain ne sont qu'à une distance relativement courte d'Albany.

Ces places d'eau et de santé sont sises à de nombreuses stations sur la ligne ; leurs attractions, seraient trop longues à énumérer, pour le cadre du présent article.

Toute cette vallée magnifique est à 1,100 pieds au-dessus du niveau de la mer ; ses sources de chalybé, magnésie, soufre blanc et bleu, sont renommés par le monde entier. Pour les affections rhumatismales et du sang elles égalent les sources chaudes de l'Arkansas.

Faut il mentionner des noms ? En voici un. Cherry Valley, la scène du grand massacre durant la guerre de l'Indépendance ; là où se trouvent les chutes de romantique mémoire "Tekaharawa Falls". Cette chute de 160 pieds est à deux milles du village.

Tout le monde a entendu parler de la "Mammoth Cave" du Kentucky, pourtant le Delaware et Hudson a sa "Howe's Cave" aussi curieuse à visiter, à 40 milles d'Albany. Son entrée est tout près de la gare ; la plume se refuse à décrire cette merveille naturelle, il faut la visiter. Il faut voir ses chambre vastes, à la sauvage beauté qui atteignent une hauteur de 75 pieds, tapissées de stalagmites et stalactites aux formes étrangement belles. Ce souterrain est un chef d'œuvre naturel des mieux réussis, l'homme ne pourrait construire rien de semblable au prix des plus grands efforts. Dans les entrailles mêmes de cette grande caverne, se trouve l' "Etang de Siloam" alimenté par une source de la plus pure eau cristalline qui coule par les chambres. Dans cette création étonnante de la nature, il y a des lacs, des ruisseaux, des gorges, des montagnes en miniature, des vallées et des plaines. Les personnes qui désirent passer quelques jours à visiter la Cave trouvent le confort le plus absolu à l'hôtel du Pavillon, sis à quelques pas de l'entrée.

Ballston Spa est le siège du Comte de Saratoga ; on peut s'y rendre en aucun temps par les lignes du Delaware et Hudson. Ses sources minérales sont presqu'aussi renommées que celles de Saratoga sa proche voisine ; c'est une place d'eau tranquille et bienfaisante.

Avant de terminer cette preuve que le Delaware et Hudson est le chemin de fer par excellence pour le touriste dans toute l'Amérique, [illegible] de Saratoga Springs, cette [illegible] sans rivale [illegible] sans pareil [illegible] toutes les parties [illegible].

La [illegible] Saratoga [illegible] souvenir [illegible] primitif [illegible] l'Amérique [illegible] hiver de ruées et [illegible] dieu aux jours bas [illegible]. Pendant la guerre de l'Indépendance [illegible] Saratoga Springs fut le théâtre [illegible] engagement. Les expéditions [illegible] qui venaient du Canada en faisant un de leurs points objectifs et là où ils avaient combattu l'Indien pour assurer l'existence des hommes assoiffés de liberté combattirent le blanc pour assurer leur indépendance. Tout près de là, Bourgoyne se rencontra avec Arnold et Gates et succomba devant la valeur américaine. Fort Edward, Fort Ann et autres endroits historiques éveillent l'intérêt du touriste qui prend [illegible] dans les wagons étincelants du Delaware et Hudson.

Nous avons déjà parlé du lac George et du lac Champlain. Dans le Vermont, le Delaware & Hudson touche aux points les plus importants et aux scènes les plus belles de cet Etat magnifique.

A peine le Delaware et Hudson entre-t-il sur la terre du Canada que le touriste se trouve sur le pont Royal Victoria en face du Mont Royal [illegible] de la cité à laquelle il donne son nom. Le D et H tient la clef de tous les endroits superbes le long de la route du St Laurent : il en déroule les beautés aux yeux du touriste émerveillé comme à l'aide d'une baguette magique. Il n'y a pas à le nier, le Delaware et Hudson est la voie véritablement idéale du touriste.

Quoique [illegible] communément appelé le chemin de fer Delaware et Hudson la véritable raison sociale du système est "Delaware et Hudson Company," car le D & H grand sur terre l'est également sur les eaux. Ses bateaux forment une flotte entière sur le lac George et le lac Champlain.

La [illegible] est une des plus grandes dans le [illegible] pour le transport du charbon, le produit de plusieurs mines immenses. Ce fut en 1812, qu'un jeune marchand de Philadelphie fit accidentellement les premières découvertes, il prenait alors une vacance de [illegible] dans les vallées Lackawaxen et Lackawanna ; le nom du jeune découvreur était William Wurst. Aidé de son frère Maurice, il remplit de charbon plusieurs [illegible] radeaux qu'il conduisit à Philadelphie, [illegible] fut seulement pour s'entendre dire que le minerai avait peu ou point de valeur. Les deux frères étaient tenaces, ils attirèrent une colonie dans la région houillère, vendant du terrain depuis 50c à $3.00 l'acre. Dans ce temps-là le terrain était bon marché ; aujourd'hui, on ne peut en acheter pour aucun prix. Au bout de 10 ans, ils devenaient un facteur puissant dans le commerce du charbon aux Etats-Unis. En 1823 la "Delaware and Hudson Canal Company" obtint une charte de la Législature de New-York et en 1825 la construction du canal commençait. Il s'étendait depuis Rondout sur l'Hudson jusqu'à Honesdale, Penn., une distance de 108 milles ; il était complété en 1828. Il fut élargi d'abord en 1844 puis en 1862 jusqu'à une capacité de 2,500,000 tonnes annuellement. Le canal a depuis été abandonné en faveur de la transportation plus expéditive par rail. Ce fut en 1827 que le Delaware et Hudson prit la détermination d'expérimenter le transport du charbon par voie ferrée et en 1829, il importait à cet effet d'Angleterre la fameuse locomotive connue dans l'histoire des chemins de fer sous le nom de "Stourbridge Lion". Elle fût placée sur la voie le long du canal et fit son premier voyage en 1829. C'était la première locomotive dont les roues tournèrent sur le Continent Américain. L'expérience fut un succès, mais la compagnie du Delaware et Hudson était trop pauvre alors pour acheter des rails en fer et les rails de bois ne convenant pas, le "Lion" fut remisé et ne travailla jamais plus. Cependant, les choses changèrent vite et la compagnie devint tôt capable de pousser son entreprise. Aujourd'hui la Compagnie a quarante mines en opération, plus de 200 milles de voie ferrée dans ses mines souterraines et 800 milles ailleurs.

Son charbon est estimé à quatre cents millions de tonnes et son système de voie ferrée s'étend depuis les champs houillers de la Pennsylvanie jusqu'aux carrières de marbre du Vermont, les mines de fer du nord de New York et les rives du Saint Laurent. Non seulement, c'est la ligne la plus directe entre Montréal et New York, mais c'est aussi le facteur le plus important dans le grand système de voies entre la Nouvelle Angleterre et l'Ouest.

Voilà brièvement l'histoire du Delaware et Hudson, le joyau des voies ferrées américaines.

Sa devise est la suivante : "Pour servir le public, il faut donner un bon service" et cette devise est mise en pratique à la lettre. Pas de demi mesure avec la compagnie. La Compagnie traite sa nombreuse armée d'employés justement et bien ; elle en attend un service loyal, les employés le lui donnent. Ce fait est si bien connu du public voyageur et de celui qui profite des facilités offertes pour le transport des marchandises qu'ils ne cessent de l'encourager. Il y a une foule d'autres chemins de fer, il n'y en a pas comme le Delaware et Hudson.

Voilà ce que le peuple dit ! Voilà ce que le peuple pense !

The Canadian Bag Co. Ltd.

Bureau principal **422 rue William**

SUCCESSEURS DE

The Canada Jute Co. Ltd. & Dominion Bag Co. Ltd.

MONTREAL

La Canadian Bag Co. Ltd. formée [illegible] la Canada Jute Co. et la Dominion Bag Co. possède un capital autorisé de $1,000,000 [illegible] $500,000 en actions privilégiées et $500,000 [illegible] dont $620,000 ont été [illegible]. Les deux anciennes compagnies [illegible] H. R. Drummond, H. L. Rutherford [illegible] M. M. [illegible] W. P. [illegible] Geo. [illegible] J. S. R[illegible] M. H. R. Drummond [illegible] H. J. Rutherford [illegible] Brad[illegible] [illegible] des [illegible].

Le bureau principal de la compagnie [illegible] 492 rue William, Montréal [illegible] succursale et [illegible] entrepôt à [illegible].

R. C. MILLER

Bureau : 308 RUE CRAIG Ouest

Entrepôts

[illegible] Rue CRAIG Ouest. *9 Ruelle BUSBY*

Montréal

Fabricant,
Importateur
et Marchand

Huiles, Graisses,

Paquetage de Machines, Courroies,

Apprêtage de Courroies, Cuir à Babiche,

Miller's Diamond Boiler Compound

Vernis, Laques, Peintures, Couleurs,

Sirop d'Huile de Lin, Chamois, Eponges, Etc.

Nos Maisons d'Educations et nos Ecoles

L'UNIVERSITE Laval de Montréal est le point de centralisation aussi bien que le point de départ de l'instruction supérieure pour les Canadiens Français. L'université est située sur la rue St Denis, près de la rue Ste-Catherine. C'est un somptueux édifice, style Renaissance, dont la façade mesure cent quatre-vingt dix pieds.

L'Université Laval fut fondée en 1852, par le Séminaire de Québec, qui lui donna le nom de son fondateur, Mgr François de Montmorency Laval. En 1854, les directeurs de l'Université obtenaient une charte royale, lui conférant tous les privilèges universitaires.

L'Université Laval est fréquentée par des étudiants venus de toutes les parties de la province de Québec et des centres canadiens français de la Nouvelle-Angleterre. Le plus fort contingent lui vient des collèges classiques suivants : Seminaire de Montréal, collège Ste Marie, collège Loyola, collège de St Laurent, collège de Ste-Thérèse, collège de St Hyacinthe, collège de Valleyfield, collège de Ste Marie de Monnoir, collège de L'Assomption, collège des Trois Rivières, collège de Nicolet, collège de Sherbrooke, etc., où nos futurs membres du clergé et des professions libérales puisent les premiers germes de leurs connaissances, et reçoivent leur première formation.

L'Université McGill occupe d'immenses terrains s'étendant depuis la Montagne jusqu'à la rue Sherbrooke. En pénétrant sur ces terrains par la grille de la rue Sherbrooke, on se trouve en face d'une immense avenue bordée d'ormes et d'érables. A gauche se trouvent les jeux de cricket et de football, la bibliothèque et les musées. A droite se trouvent, l'édifice de la Physique, l'édifice de la Chimie et des Mines, l'édifice du Génie et les ateliers.

A la tête de cette avenue se trouvent l'édifice de la faculté des Arts, la salle Molson, les laboratoires de Biologie, les salles des cours et les bureaux de l'administration ; au fond, à droite, les édifices de la faculté de médecine.

Sur les terrains adjacents se trouvent le collège Royal Victoria, l'édifice de la Médecine comparée, le gymnase et les collèges de théologie. La "Royal Institution for the Advancement of Learning in Lower Canada", incorporée par charte royale en 1821, reçut à la mort de l'honorable James McGill, sa propriété de Burnside plus une somme de £10,000 destinée à la fondation d'un collège portant son nom.

McGill ne reçoit aucune subvention du gouvernement. Sa plus grande source de revenu est dans la libéralité de nos concitoyens anglais, comme le démontrent les noms auxquels les princes du commerce ont attaché leur nom : Molson, Redpath, McDonald et Strathcona.

L'Université Laval de Montréal

En 1878, cédant aux instances de l'archevêque de Montréal, les autorités romaines décidèrent de fonder à Montréal une succursale de l'Université Laval de Québec.

L'Ecole Polytechnique fut fondée en 1871 et affiliée à Laval en 1887. Cette section a pris dernièrement possession du magnifique édifice construit en face de l'église St-Jacques.

L'Ecole de Médecine comparée, en existence depuis 1886, dotée par le ministère de l'Agriculture, est aussi affiliée à Laval.

La corporation de l'Université Laval se compose de l'Archevêque de Montréal, président, des évêques de tous les diocèses de la province ecclésiastique de Montréal, des délégués des collèges et séminaires affiliés et des représentants des diverses facultés.

LES ECOLES PRIMAIRES

Les écoles catholiques de Montréal sont administrées par une commission composée de neuf membres, dont trois sont nommés par le gouvernement provincial, trois par le conseil de ville et trois par l'archevêque de Montréal.

La Commission des écoles catholiques contrôle directement huit écoles et en subventionne quarante deux.

Les écoles sous contrôle sont :

L'Académie Commerciale, Avenue du Plateau ; l'Ecole Montcalm, 1158 rue de Montigny ; l'Ecole Champlain, 224 rue Fullum ; l'Ecole Sarsfield, 97 rue du Grand Tronc ; l'Ecole Belmont, 245 rue Guy ; l'Ecole Olier, 216 rue Roy ; l'Ecole Murphy, 184 rue Craig et l'Ecole St-Joseph, 141 rue St-Martin.

Les écoles subventionnées sont ; l'Ecole Plessis, 383 rue Plessis ; l'Ecole St-Gabriel, 330 rue Centre ; l'Ecole Chauveau, 134 rue Laprairie ; l'Ecole Ste-Brigide, 50 rue Ste-

PONT COMBINÉ POUR CHEMIN DE FER ET ROUTE
CONSTRUIT SUR LA RIVIÈRE FRASER À NEW WESTMINSTER, C.A.
PAR LA
DOMINION BRIDGE COMPANY, LIMITEE
POUR LE GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

La Dominion Bridge Company, Limitée,
Ponts ET Charpentes Métalliques POUR Edifices

Bureau Général et Usines aux Ecluses de Lachine, P.Q.
Production: 36,000 tonnes par année.
Succursales à Toronto, Ont., et Winnipeg, Man.

TOUJOURS EN MAIN UN STOCK CONSIDERABLE DE POUTRELLES, FERS EN U, ANGLES, PLAQUES ET AUTRES FERS DE CONSTRUCTION.

Rose ; l'Ecole Ste-Anne, 113 rue Young ; l'Ecole St-Pierre, 158 rue Panet ; l'Ecole Meilleur, 695 rue Fullum ; l'Ecole Ste Hélène, 449 rue St-Maurice ; l'Ecole Notre-Dame, 40 rue St-Jean-Baptiste ; l'Ecole Notre-Dame des Anges, 15 rue Mullins ; l'Ecole Ste-Catherine, 754 rue Ste-Catherine ; l'Ecole Bourgeoys, 360 rue Plessis ; l'Ecole Visitation, 181 rue Craig ; l'Ecole St-Joseph, 2351 rue Notre-Dame ; l'Ecole Ste-Anne, 102 rue McCord ; l'Ecole St-Louis, 275 rue Roy ; l'Ecole Ste-Marie, 168 rue Craig ; l'Ecole St-Alphonse, 120 rue Conway ; l'Ecole St-Charles, 740 rue Wellington ; l'Ecole Ste-Agnès, 306 rue St Antoine ; l'Ecole St-Patrice, 79 rue St-Alexandre ; l'Ecole St-Eusèbe, 627 rue Fullum ; l'Ecole St-Stanislas, 321 rue Sanguinet ; l'Ecole St-Antoine, 1 rue Ste-Marguerite ; l'Ecole St-Jean l'Evangéliste, 336 rue Centre ; l'Ecole Ste-Brigide, 227 rue Maisonneuve ; l'Orphelinat St-Alexis, 242 rue St-Denis ; le Jardin de l'Enfance, 45 rue Visitation ; l'Institut des Aveugles, 2009 rue Ste-Catherine ; l'Asile Bethléem, 1 carré Richmond ; l'Ecole de Mme Marchand, 48 rue St-Hubert ; l'Ecole de Mme Mackay, 190 rue Dorchester ; l'Ecole de Mlle Cronin, 257 rue St-Antoine ; l'Ecole de Mlle Labelle, 269 rue St-André ; l'Ecole de Mlle Campion, 622 rue Cadieux ; l'Ecole de Mlle McDonnell, 675 rue Lagauchetière ; l'Ecole de Mlle Viger, 202 rue St-Hubert ; l'Ecole de Mlle Stephens, 18 rue Fort ; l'Ecole de Mlle Bélanger, 1270 rue Ontario ; l'Ecole de Mlle Lauzière, 312 rue Logan ; l'Ecole de Mlle Giroux, 190 rue St-Maurice ; l'Ecole de Mlle Rodier, 173 rue Dorchester.

Toutes les écoles sous le contrôle direct de la commission sont dirigées par des instituteurs laïques.

Des écoles subventionnées, cinq sont dirigées par les Frères des Ecoles Chrétiennes, une par les Frères Maristes, une par les Frères du Sacré-Cœur, une par les Frères St-Gabriel ; seize par les religieuses de la Congrégation de Notre-Dame ; deux par les Sœurs de Ste-Croix ; deux par les Sœurs de la Providence ; deux par les [illegible] Grises; et douze par des institutrices [illegible]ques, faisant en tout 204 instituteurs et 219 institutrices.

Le nombre total des inscriptions d'élèves pour l'année scolaire 1904-05 a été de 21,258 avec une assistance moyenne de 16,628.

Les dépenses totales de la Commission des Ecoles Catholiques pour cette même année, ont été de $299,006.54.

Les écoles protestantes de Montréal sont régies par une commission de cinq membres, nommés d'une façon analogue à la commission catholique.

La commission a sous son contrôle dix-huit écoles fréquentées en 1904-05 par 10,087 élèves.

Ce sont ; l'école Aberdeen, l'école de la rue Anne, l'Institut du Baron de Hirsch, l'école de la rue Berri, l'école Berthelet, l'école du Boulevard, l'école Britannia, l'école Dufferin, l'école Hochelaga, la High School, la Girls High School, l'école Lansdowne, l'école Lorne, l'école Mount-Royal, l'école Riverside, l'école Royal Arthur, l'école Senior, et l'école Victoria.

Les dépenses totales de la commission protestante, pour l'exercice 1904-1905 ont été de $395,822.84, soit une moyenne de $20.68 par élève.

Un fort mouvement a été commencé à Montréal, pour établir l'uniformité des livres dans les écoles primaires, et la législature de Québec a actuellement à l'étude des projets de loi relatifs à l'élection des commissaires par le peuple.

Montréal possède en outre un grand nombre d'établissements privés, de "Business Schools", faisant une spécialité de la préparation des jeunes gens qui se destinent aux carrières commerciales et industrielles.

SIR H. MONTAGU ALLAN

Sir Hugh Montagu Allan, un des principaux hommes d'affaires de Montréal, naquit en cette ville en 1860, étant le second fils de Sir Hugh Allan le fondateur de la compagnie de transatlantique Allan, de Montréal.

Il reçut son instruction au collège Bishop, et après avoir atteint sa majorité il entra dans la compagnie H & H. Allan dont il est aujourd'hui un des membres aînés. Sir Montagu est un membre actif du Board of Trade de Montréal, Président de la Banque des Marchands du Canada, des sociétés suivantes : The Acadia Coal Company, the Canada Paper Company et the Railways Security Company. Il est aussi directeur dans un grand nombre de sociétés industrielles canadiennes.

Au point de vue social, Sir Montagu jouit d'une haute considération et exerce une grande influence. Il est président du Montreal Hunt Club, et vice-président du Montreal Racket Club. Il appartient au St-James Club au Hunt Club, Montréal, au Forest and Stream Club, Dorval, au Toronto Club, Toronto ; au Rideau Club, Ottawa ; au Knickerbocker Club, New-York, et au Junior Carlton Club, Londres, Angleterre. En Octobre 1901, il épousa Miss Marguerite Hall, fille de feu Hector MacKenzie, marchand de Montréal.

24 juin 1904, il reçut le titre de Knight Bachelor de Sa Majesté le Roi Edouard VII.

LA D. B. MARTIN CO.

C'est une maison dont le commerce tant d'exportation qu'à l'intérieur s'est grandement développé depuis quelques années Ses fabriques et bureaux situés au No 703 rue Front occupent un large espace de terrain et elle emploie continuellement une moyenne de 150 hommes. Ses principaux produits sont la graisse dite "neutral", le suif raffiné, les peaux de bêtes à cornes, veaux et moutons, les matières pour fertilisation, la stéarine, la colle forte ; la compagnie est aussi la propriétaire de la MONTREAL UNION ABATTOIR CO. Elle exporte beaucoup de peaux, suif, oléo, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en Hollande, en Allemagne, et son commerce de l'intérieur s'étend aux provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick

Tous ceux qui font partie du bureau de direction de la compagnie sont des gens d'affaires émérites, qui ont fait leur marque, dont le tact commercial est bien connu. Ce sont: MM. J -J Martin, président; Henry Lemmertz, 1er vice-président ; W.-J. Martin, 2e vice-président et trésorier; Harry F Cook, secrétaire et gérant-général

Avec de tels hommes, la compagnie ne saurait faire autre chose que de marcher de succès en succès et arriver bientôt au maximum du développement.

La Maison John Ritchie Co., de Québec.

L'une des fabriques de chaussures sans contredit les plus importantes du pays, la John Ritchie Company Limited, de Québec, compte aujourd'hui 38 ans d'existence, ayant été fondée en 1878.

Elle se compose de MM. John Ritchie, président, A.-R. Drysdale, secrétaire et W. Stevens, surintendant.

Elle a à son service environ 500 employés et se consacre à la fabrication de tous les genres de chaussures que l'on peut trouver sur le marché Elle a cependant pour spécialité les chaussures de toute première qualité. Son capital versé est de $100,000

Son commerce d'exportation en Nouvelle-Zélande et en Australie est considérable

Son commerce, au pays, couvre tout le territoire canadien depuis Halifax, N.-E., jusqu'à Victoria, C.-A. Elle ne vend ses produits qu'aux marchands de gros et ne fait pas d'affaires avec le commerce de détail.

M John Ritchie, le président de la compagnie est Ecossais de naissance ; il possède toutes les qualités d'activité et d'entreprise de sa race. Il vint au monde à Glasgow et arriva au Canada en 1868.

La John Ritchie Company a été organisée en compagnie à fonds social en 1898.

Depuis la fondation de son établissement, elle n'a cessé de l'agrandir et de l'améliorer en vue de répondre aux exigences toujours croissantes du commerce

Interrogé par un représentant du "Canada" au sujet de l'avenir probable du pays, voici comment s'est exprimé M Ritchie

"Il ne peut y avoir qu'une opinion quant à l'avenir du Canada et avec la protection contre le "dumping" des marchandises américaines, les industries manufacturières du pays sont destinées à prendre un essor qui étonnera le monde."

M. A. J. H. ST DENIS

M A -J.-H. St-Denis est l'un des notaires en vue de Montréal. Il y exerce sa profession depuis 16 ans et a su, par son initiative et son énergie, se tailler une belle clientèle et acquérir une jolie fortune.

M. St-Denis a fait son cours classique au collège de Rigaud et son droit à l'Université Laval.

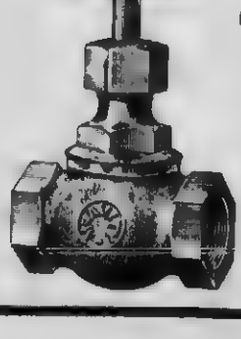
En 1902 il fut élu pour représenter le quartier Centre à l'hôtel-de-ville et joua un rôle important en sa qualité de président du comité de police.

M. St-Denis est un homme connu pour ses opinions progressives et il est classé comme un homme aux idées libérales, dans le sens large du mot.

Son étude est au numéro 58, rue St-Jacques.

T. McAVITY & SONS, St. John, N. B.

VALVE GLOBE
Modèle perfectionné de McAvity



Fabricants de

Cuivreries

Valves en Fonte

ETC

Catalogues et Prix fournis sur demande.

Vue en coupe de la "UNION WORLD" IRON

La D. B. MARTIN COMPANY, Limitée

Philadelphie, Penn., Baltimore, Md., Montreal et Toronto, Canada.

NOUVEAUX ABATTOIRS et MARCHÉ à BESTIAUX

703 RUE FRONTENAC.

Notre succursale canadienne comprend un abattoir moderne avec départements frigorifiques, aussi des départements de fertilisants, de colle d'huile, de suif, graisse, etc. Nous faisons l'abattage pour plus de 600 bouchers et commerçants

Tous les Résidus . . sont utilisés . .

Location à nos ENTREPOTS FRIGORIFIQUES

La succursale canadienne de la D. B. Martin Co Limitée a été établie à Montréal en 1902. L'entreprise fut couronnée de succès dès le commencement, et il a fallu plusieurs reprises agrandir les divers départements situés pendant longtemps sur les bords du canal Lachine à la Cote Saint-Paul. Finalement, en 1904, la compagnie acheta les Abattoirs de l'Est situés au haut de la rue Frontenac et couvrant au-dessus de vingts arpents carrés de terrains. Quelques mois plus tard elle obtenait le contrôle du Marché à Bestiaux et le niche endroit.

La compagnie s'occupe activement à développer le commerce de bestiaux à Montréal en fournissant aux commerçants toutes les facilités possibles ceci est un grand aide aux bouchers pour l'achat de leurs animaux de boucherie. Tout près le marché à bestiaux se trouvent les Abattoirs, où les bouchers font abattre leurs bœufs, moutons, veaux et cochons. Ces départements sont opérés avec la plus grande propreté et reliés avec les entrepôts frigorifiques de modèles les plus perfectionnés. On peut ici y conserver de la viande, des volailles ou des fruits durant plusieurs années sans aucune détérioration.

La compagnie achète des bouchers le suif, les peaux, les têtes, etc., tout ce que le boucher ne peut facilement disposer. Ceci met le petit commerçant sur un pied d'égalité avec les plus grosses maisons de saloon.

La preuve que le système de la Cie Martin est hautement apprécié c'est qu'au delà de 600 bouchers, gros et petits, font leur commerce avec cette maison. La Compagnie est en position de payer les plus hauts prix du marché.

L'abattage est fait d'après un tarif établi par la ville de Montréal, soit 50c. par tête de bestiaux, 10c par mouton, 15c. par veau, et 30c et 40c. par cochon.

A part le marché à bestiaux et les abattoirs, la compagnie s'occupe de la manufacture des différents produits d'abattoirs, les entrailles des animaux servent à faire des engrais chimiques pour la culture de la terre, les suifs sont manufacturés en stearine, et sont pour savonneries.

Les pattes servent à faire de l'huile de pied de bœuf, les sabots à faire des peignes et des boutons, les os des manches de couteaux etc. Les os provenant des étaux de bouchers sont aussi utilisés pour en faire de la colle, on en extrait aussi de la graisse, et le résidu sert pour engrais chimiques et nourriture pour les volailles.

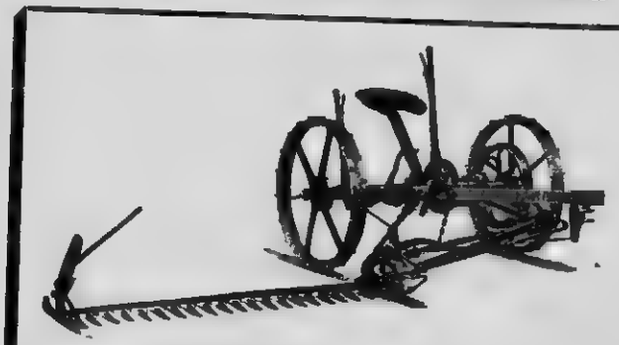
Les décharnures des tanneries servent à faire de la colle forte de différentes qualités, la Compagnie Martin étant la plus considérable maison dans ce genre de commerce de la Province sinon du Canada.

Enfin, rien ici n'est perdu, tout y est utilisé tout le meilleur avantage possible, et l'on peut dire que Montréal possède de Abattoirs aussi modernes que n'importe quelle ville américaine.

Les FAUCHEUSES et les MOISSONNEUSES

LIEUSE F & W No 8

FROST & WOOD



FAUCHEUSE F & W No 8

Cette lieuse réunit tous les perfectionnements propres aux machines de ce genre, elle a plusieurs dispositifs nouveaux qui n'appartiennent qu'à nos lieuses. Vous ferez bien de l'examiner avant de faire votre choix, si vous avez besoin d'une nouvelle lieuse. Roue motrice excentrique.—Alimenteur automatique. — Charpente solide. — Pas de bourrage. — Coussinets à billes. — Beau fini.

Jouissent d'une grande popularité parmi les bons cultivateurs canadiens. Elles sont construites avec le plus grand soin et parfaites presque dans leurs moindres détails. C'est la raison de leur bon fonctionnement et de leur longue durée.

Cette faucheuse a conquis la première place parmi toutes les machines de ce genre. Au point de vue de l'art mécanique, elle atteint la perfection. Nous garantissons qu'elle fauche net toute sorte d'herbe qui pousse sur la ferme.

Engrenage intérieur pédale à ressort, coussinets à billes, raccordements en acier forgé Pitman. Traction légère et travail aisé.

Nous construisons aussi des machines à semer et à travailler le sol de toute description. Catalogue et carnet de poche envoyés sur demande.

FROST & WOOD COMPANY LTD.

BUREAU CHEF ET USINES: **SMITH'S FALLS, - - - - ONTARIO**

SUCCURSALES:

WINNIPEG, TORONTO, MONTREAL, QUEBEC, ST-JEAN, TRURO, CHARLOTTETOWN, I. P. E.

LES RICHESSES FORESTIERES DU CANADA

DEPUIS le commencement de la colonie, les produits de la forêt ont été le principal article d'exportation du Canada, et à aucune époque de son existence la valeur de ces produits n'a été plus grande qu'aujourd'hui. Ils ont changé de forme, d'une année à l'autre, mais était toujours à l'avantage du pays. Dans les premières années du commerce de bois, les objets exportés étaient principalement du bois équarri et des douves fendues ; à cela se sont ajoutés dans la suite des billes ou billots, des madriers, des planches, etc. Les industries dans lesquelles on consomme du bois en grande quantité ont augmenté d'une année à l'autre, surtout pendant la dernière période décennale. On manufacture aujourd'hui au Canada une foule d'articles qu'on importait autrefois. Les manufactures établies dans l'origine pour satisfaire aux demandes locales, ont augmenté leurs moyens de production et ont même porté la concurrence sur les marchés étrangers ; enfin on a créé de nouveaux établissements industriels dont tous les produits sont envoyés à l'étranger.

Pendant la saison de 1899, tout ce qu'un grand nombre de manufactures pouvait produire était consommé dans le pays même. Les commandes étaient tellement nombreuses, tant pour la consommation intérieure que pour l'exportation, qu'on travaillait nuit et jour. L'accroissement de production était loin d'être proportionné aux ressources naturelles du pays, mais le capital n'était pas toujours disponible, et la concurrence sur les marchés étrangers était tellement vive que les manufacturiers canadiens entraient avec lenteur sur un terrain qui promettait peu de succès au commencement. Il en est résulté que les Etats-Unis et d'autres pays se sont livrés à une production excessive, qu'ils ont épuisé en grande partie leur richesse forestière, tandis que le Canada en possède encore une réserve considérable. En ce qui concerne la matière première, l'avenir est avec nous. Aucun autre pays n'offre un champ aussi vaste aux entreprises forestières et à la fabrication des articles en bois ; nous avons la matière première et la force motrice en abondance, et un marché sûr pour écouler nos produits.

Dans la province d'Ontario, l'exportation sous forme de billes ou billots, de pin d'épinette et autre bois de même nature, coupé sur les terres louées par la Province, est prohibée ; et dans la province de Québec on accorde une diminution de droits de $ 50 par corde sur le bois converti en pâte dans la province ; une loi semblable est à l'étude dans d'autres provinces. Cette loi aura pour effet immédiat de diminuer l'exportation de la matière première ; d'un autre côté, elle donnera un nouvel essor à l'industrie forestière dans le pays en augmentant la production des établissements en activité et contribuera à en créer d'autres.

Plus loin on trouvera un tableau de la valeur des principaux produits de la forêt exportés pendant les dix dernières années. Ce tableau ne comprend pas les instruments aratoires, les pianos, les orgues et autres articles dont la fabrication exige néanmoins beaucoup de bois. Ces chiffres s'expliquent par eux-mêmes, excepté pour les années 1897 et 1898. En 1897, l'exportation du bois de commerce atteignit un chiffre anormal, et la diminution qui eut lieu en 1898 doit être attribuée au droit d'importation imposé par les Etats-Unis. En prévision de ce changement de tarif, on a exporté aux Etats-Unis, en 1897, une quantité de bois immense, qui, dans les conditions ordinaires, serait restée jusqu'à l'année suivante. Comme les chiffres de chaque année comprennent six mois de l'année en question et six mois de l'année précédente, l'effet de cette désorganisation du commerce de bois se manifeste encore dans les chiffres de 1899. Ces chiffres n'indiquent pas l'augmentation dans la seconde moitié de 1899, laquelle pendant les six mois finissant le 31 décembre, s'élevait à $21,246,871, tandis que le chiffre correspondant de 1898 était de $19,191,907.

Un rapport détaillé de commerce de bois au Canada n'a pas sa place dans cet article. Celui-ci a pour objet d'attirer l'attention sur les vastes ressources forestières du pays, et il nous semble que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de présenter un rapport succinct de la distribution et des usages communs de nos principales essences forestières, et d'y ajouter quelques renseignements sur chacune des provinces qui sont les mieux partagées. Nous avons puisé à toutes les sources de renseignements disponibles, et le lecteur trouvera dans cet exposé les détails qui peuvent l'intéresser. Les principaux documents pour servir de base aux statistiques sont les rapports du ministère du commerce, ainsi que ceux du statisticien officiel du Canada ; de leur côté, les rapports sur les terres de la couronne des différentes provinces fournissent une description complète de leurs terres à bois, et contiennent les règlements qui régissent leur exploitation. Les limites assignées à la dimension des principaux arbres s'appliquent seulement au bois de commerce.

La manière dont les rapports sur les terres à bois publiques des différentes provinces sont rédigés, varie considérablement, ce qui explique le manque d'uniformité dans les statistiques se rapportant aux richesses forestières de chaque province. Les chiffres indiquant la valeur des exportations des différentes provinces sont empruntés aux rapports du ministre du commerce, mais depuis 1897 on ne donne plus les tableaux en détail ; il s'ensuit que tandis que les exportations totales du Dominion sont rapportées séparément pour 1899 et 1900, on doit accepter pour 1897 le chiffre global correspondant pour toutes les provinces. On a discontinué de publier ces chiffres par province, parce que souvent les articles étaient produits dans une province et chargés pour l'exportation dans une autre.

Nouvelle - Ecosse

Bien que la Nouvelle-Ecosse continue à exporter une grande quantité de bois de commerce et d'autres produits forestiers, les meilleures terres à bois de cette province ont été concédées à des particuliers ou à des compagnies, et c'est sur ces terres que continuera la coupe pour l'exportation. Il reste encore un million et demi de terres publiques non concédées, dont environ la moitié est en bois debout, surtout en épinette et autres essences propres à la fabrication de la pâte. Il reste peu de pin dans la Nouvelle-Ecosse et l'épinette est le principal conifère fournissant du bois à l'exportation. Sur les terres d'où l'on a enlevé le meilleur bois de sciage, il reste à prendre une grande quantité de bois à pâte, et la coupe de ce bois augmente chaque année. Sous le climat de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, les bois francs, après la première coupe, se remplacent naturellement, par des conifères. Si ces forêts étaient bien aménagées, le rendement annuel de bois de sciage et de bois à pâte se continuerait sans diminution. De fait, on construit de nouvelles fabriques de pâte tous les ans et le produit est susceptible d'augmentation d'une année à l'autre.

Jusqu'en 1899, les terres à bois étaient vendues aux acheteurs, mais, cette année là le gouvernement provincial décida de louer ces terres au lieu de les vendre.

Les baux sont de vingt ans. La première condition exigée du locataire est de payer d'avance à la Province un lover de quarante cents par acre, et il n'a pas le droit de sous-louer ses lots à d'autres sans l'assentiment du Procureur Général. Le locataire a le droit de couper tout le bois de service d'au moins dix pouces de diamètre et d'élever sur la terre louée les constructions nécessaires pour exercer son industrie, mais s'il ne les enlève pas à l'expiration du bail, elles restent la propriété de la Province.

La valeur du bois de construction et des autres produits forestiers exportés de la Nouvelle-Ecosse en 1897, était de $2,780,365 dont $3,382 était de production étrangère.

Nouveau - Brunswick

Sur les vingt-et-une essences indigènes du Nouveau-Brunswick, l'épinette, la pruche, le cèdre, le mélèze, le sapin, le bouleau, le merisier et l'érable sont les plus importants au point de vue économique. Dans

MONTREAL STEEL WORKS Ltd.

Fabricants d'Objets en Fonte d'Acier

Système acide à foyer ouvert

Rails et Pièces de Voies d'Evitement

pour chemins de fer électriques et à vapeur

Ressorts en tout genre

Fonte en Acier Manganèse pour les pièces frottantes, très dure et durable

Appareils d'Aiguillage dits "Interlock' ıg"

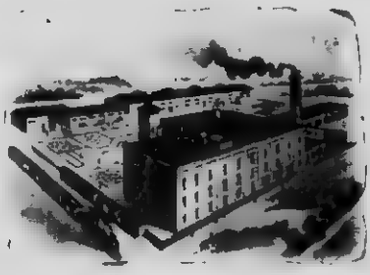
Usine : Bord du Canal, Pointe Saint-Charles, Montréal

Bureau : 60, rue St-Patrice, Pointe St-Charles, Montréal

The Geo. Matthews Company, Hull. Capacité, 5,000 porcs par semaine

Après des débuts modestes
Après 38 années de travail

Les Viandes et les Graisses



The Geo. Matthews Company, Peterborough. Capacité, 4,000 porcs par semaine

MATTHEWS'

"ROSE BRAND"

Sont l'objet de demandes si considérables pour les raisons suivantes :

1.—Le choix judicieux des viandes, les soins apportés à leur préparations, le prix raisonnable si on considère la qualité.
2.—La manière prompte et courtoise dont nous satisfaisons aux désirs de nos clients.
3.—L'emplacement avantageux de nos fabriques.

Circulaire avec liste de prix envoyées aux marchands sur demande.
Demandez à connaître notre offre spéciale pour les saucissons de Boulogne d'été.

The Geo. Matthews Company, Brantford. Capacité, 3,000 porcs par semaine

The

Geo. Matthews Co.,

Ltd.

Hull Peterborough

Brantford

le voisinage de la côte, les conifères dominent, pendant que les terres élevées de l'intérieur sont couvertes de hêtre, d'érable, de frêne et de bouleau-merisier ; dans les vallées, on trouve l'orme en abondance. Une partie considérable des terres à bois du Nouveau Brunswick est entre les mains de particuliers, et sur les 12,000 milles carrés encore en possession de la Province, plus de 9,000 milles carrés sont loués aux marchands de bois. Environ 2,700 milles carrés sont encore disponibles. Autrefois on a exporté de grandes quantités de pin de cette province, mais il en reste très peu ayant la dimension voulue pour servir de bois de commerce.

Dans le Nouveau-Brunswick comme dans la Nouvelle-Ecosse, la demande de bois à pâte a donné de la valeur à de vastes étendues dont on avait enlevé le meilleur bois et à d'autres où la grandeur des futaies était insuffisante pour en faire l'exploitation comme bois de sciage.

Le droit de coupe sur les terres à bois non concédées ou sur celles dont les licences sont expirées, est acquis au Nouveau-Brunswick par adjudication publique, et les règlements qui régissent la coupe du bois sont conçus de manière à protéger efficacement l'intérêt du gouvernement et du public et à prévenir les gaspillages de toute sorte.

En 1897, le Nouveau-Brunswick a exporté pour $6,599,697, de bois de construction et autres produits forestiers, le tout étant pratiquement fourni par la province.

Province de Québec

Le territoire acquis dernièrement par la province de Québec au nord, au nord-ouest et au nord-est de son ancienne frontière, a tellement agrandi son domaine forestier que cette province occupe aujourd'hui le premier rang. Sur les 344,450 milles carrés compris dans ces limites, il en reste encore beaucoup à arpenter; même une partie n'a pas encore été explorée. En 1898, on avait environ 47,000 milles carrés sous licence pour la coupe du bois, mais il en reste encore de vastes étendues non concédées. Elles se trouvent en grande partie au nord de l'Ottawa et du Saint-Laurent et sont couvertes principalement d'épinette, de sapin, de peuplier et de bouleau, qui sont les essences particulières à la lisière de la zone tempérée voisine de la zône glaciale arctique. Il n'est pas possible de donner des chiffres exacts sur la quantité de bois sur pied dans la province de Québec, mais d'après une estimation très modérée, faite récemment par le département des Bois et Forêts, le bois de sciage, à l'exclusion du bois à pâte et des arbres de trop faible dimension pour le sciage, produirait au moins soixante millions de pieds de bois de charpente. Même, dans l'opinion de personnes bien au courant de cette matière, ce chiffre n'est pas assez élevé. On peut se faire une idée de l'immense richesse de cette province en examinant un seul district —celui du Lac Saint-Jean—sur lequel le surintendant des gardes forestiers vient de faire un rapport. La superficie du bassin du lac St-Jean est approximativement de 30,000 milles carrés ou 192,000 acres, dont seulement 90,000 acres sont déboisés ; le reste est couvert d'arbres dont les trois quarts sont de l'épinette. Une grande partie de ces arbres sont assez gros pour être converties en bois de sciage, mais l'épinette peut être employée avec plus de profit à fabriquer de la pâte. En estimant le rendement par acre seulement à cinq cordes de bois à pâte, cette étendue peut fournir 100,000,000 de cordes de bois à pâte. On pourrait fabriquer annuellement cinq cent mille tonnes de bois à pâte pendant un temps indéfini. Si toute la province était comprise dans cette estimation, et que celle-ci fût faite à sa valeur réelle, le résultat paraîtrait invraisemblable ; c'est le cas de dire qu'il est presque impossible de l'exagérer.

Les forêts d'Anticosti et de la Péninsule de Gaspé présentent le même caractère que ceux que nous venons de décrire ; mais ailleurs, sur la rive sud du Saint-Laurent et sur la rive nord, à partir du Saguenay, et en remontant le fleuve jusqu'à l'Ottawa, il existe une largeur de plusieurs milles où on trouve beaucoup de bois dur. A l'exception du bouleau, qu'on emploie en grandes quantités pour faire des fuseaux, les bois durs de cette province n'ont pas donné lieu à un grand nombre d'usages industriels, comme dans l'Ontario. Cependant on y trouve en abondance de l'érable, du merisier et du hêtre et on ne tardera pas à établir des industries locales pour utiliser ces bois.

Les terres à bois de la province de Québec sont exploitées en vertu d'une licence accordée par le ministre des Bois et Forêts, moyennant un loyer annuel de trois dollars par mille carré, et une taxe du feu dont le montant est fixé de temps en temps par le ministre.

En 1897, la valeur des profuits forestiers exportés de la province de Québec était de $12,276,082.

Ontario

On trouve dans la province d'Ontario une plus grande variété d'arbres que dans les autres, et, comme conséquence naturelle, le nombre des industries auxquelles le bois sert de matière première est beaucoup plus considérable que partout ailleurs au Canada. Dans le sud-ouest, les conifères font presque complètement défaut, et la forêt se compose de bois durs dont les principales essences sont le chêne, le noyer, le bois blanc, l'érable, l'orme, le frêne et le hêtre. Les forêts du nord et du nord-ouest ressemblent à celles de la province de Québec ; le pin, l'épinette, le bouleau-merisier et le peuplier sont les plus importants au point de vue économique. Autrefois le pin était le principal bois d'exploitation d'Ontario, et quoiqu'on l'ait abattu en quantités immenses,il en reste encore beaucoup à couper. A peu près toutes les terres à pin ont été vendues ou louées par le gouvernement. L'exportation du bois dur a beaucoup diminué, et cela pour deux raisons : c'est qu'il est devenu plus rare et que celui qui reste est entre les mains des industriels qui le tiennent en réserve pour l'utiliser eux-mêmes, plutôt que d'en permettre l'exportation. L'augmentation dans l'exportation des articles manufacturés en bois appartient en grande partie à la province d'Ontario, où des établissements industriels, fondés depuis longtemps, ont agrandi leurs moyens de production et où plusieurs nouvelles industries ont pris naissance. La nouvelle loi qui régularise on défend l'exportation de bois non manufacturé de la province d'Ontario a donné aux industries locales une forte impulsion, dont il est résulté une augmentation dans la quantité et la valeur des produits exportés. On ne possède aucune estimation exacte sur la quantité de bois debout que possède encore cette province, mais elle doit être très grande. Dans les provinces d'Ontario et de Québec, une des plus grandes sources de revenus consiste dans le bois à pâte, dont la croissance est rapide.

Si grande qu'ait été pendant plusieurs années la valeur du bois de commerce de l'Ontario, cette valeur augmentera encore à l'avenir.

En 1898 on a abattu sur les terres de la Couronne d'Ontario 544,457,139 pieds, mesure de planche, de pin scié, et 8,224,442 pieds d'autres bois ; 26,977,461 pieds de bois rond et de dimension déterminée, et 1,478,387 pieds cubes de bois carré, sans compter le bois de corde, les traverses de chemin de fer, le bois à pâte, etc. Il n'existe aucune statistique sur le bois provenant des propriétés particulières.

D'après les règlements qui régissent les terres à bois publiques d'Ontario, les lots ou limites, après qu'ils ont été explorés, arpentés et évalués, sont offerts aux enchères public à un prix minimum basé sur l'évaluation et vendus au dernier et plus haut enchérisseur pour argent comptant. Toutes les limites à bois sont sujettes à un loyer annuel de trois dollars par mille carré et à une contribution annuelle dont le chiffre est peu élevé.

La province d'Ontario a exporté en 1897 des produits forestiers pour la valeur de $10,602,364, dont $12,124 de provenance étrangère.

Le Manitoba et les Provinces du Nord-Ouest

Il est bien connu que la plus grande partie habitée du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest se compose de terres de prairies. Cependant dans l'ouest du Manitoba, l'Assiniboia et le sud de l'Alberta, les arbres croissent dans les terrains humides et les vallées des rivières, de sorte que le colon peut trouver dans ses environs du bois pour construire ses bâtiments, se chauffer et faire sa clôture. Dans ces districts les règlements sur la coupe du bois sont très avantageux pour les colons. Le nord du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, et toute l'étendue du Keewatin, de l'Athabasca et du MacKenzie sont couverts des essences forestières propres à la région de la zône tempérée voisine du cercle polaire arctique, et un temps viendra où ces régions, presque désertes aujourd'hui, seront colonisées avec presque autant d'avantage que celle des prairies, car le sol et le climat sont bons ; cependant il se passera encore quelques années avant d'utiliser le bois sur les lieux mêmes ; mais il est tout probable qu'on en fera bientôt l'exportation pour servir à la fabrication de la pâte à papier, qui est en grande demande au Minnesota et au Dakota et dont la consommation dans le Manitoba même tend à augmenter sans cesse. On a donc raison de prévoir qu'on exploitera bientôt cette source de matière première et que les fabricants de pâte des Etats-Unis au nord et au nord-ouest de Chicago ne tarderont pas à aller chercher au Manitoba et dans l'Ouest canadien le bois dont ils ont besoin.

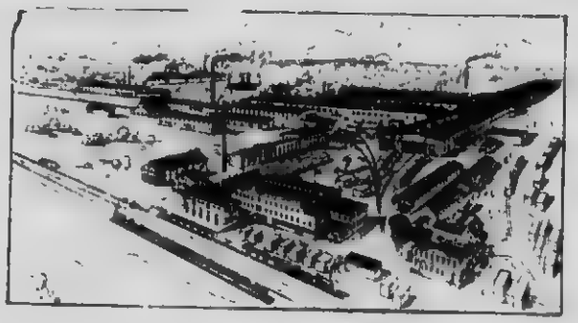
Les chemins de fer et les cours d'eau of-

RHODES, CURRY & Co.

LIMITEE

Amherst, Nouvelle-Ecosse

Roues de Chars, Essieux,
Pièces en Fonte,
Pièces de Forgeage, etc.



Fournitures d'Ecoles,
Bureaux, Banques et Eglises,
Portes, Fenêtres et
Matériaux de Construction
en général.

FABRICANTS DE

Wagons pour Chemins de Fer et Chars Urbains

DE TOUTES DESCRIPTIONS

Succursales à Sydney et Halifax, N. E.

Ecrivez pour nos prix

H. LAPORTE, Président
L. A. DELORME, Sec.-Trés.
J. ETHIER, Gérant
H. DELORME, Directeur

Maison fondée en 1870

Laporte, Martin & Cie

Limitée

Epiciers en Gros

70 à 78
rue Saint-Pierre
Montréal

J. BRUNET

Manufacturier et Importateur de

MONUMENTS

EN MARBRE ET GRANIT

Ouvrages de Batisses et de Cimetières,
etc., etc., de toutes descriptions.

GROS ET DETAIL

ESTIMES FOURNIS SUR DEMANDE

BUREAUX ET ATELIER:

COTE-DES-NEIGES, MONTREAL

TEL. BELL UP 1466 (Communication gratuite avec Montréal

Un assortiment considérable et varié est exposé et le public est invité à venir l'examiner.

Propriétaire de Carrières de Granit Rouge, Rose et Gris

front de grandes facilités pour transporter le bois vers le sud, et après l'ouverture de la route entre la Baie d'Hudson et l'Europe, le Keewatin et le nord du Manitoba seront les premiers producteurs de pâte à bois et feront la concurrence à Terreneuve et aux provinces de l'Est sr le marché de l'Europe. La superficie du Keewatin est de 498,000 milles carrés, dont une grande partie est couverte d'épinette, de peuplier et d'autres bois dont on fait une pâte de première qualité.

Bien que le territoire boisé soit plus grand que celui de la province de Québec, les arbres sont moins gros en général ; cependant on peut présumer que la quantité de bois à pâte du Keewatin est à peu près la même que celle de la province de Québec.

Les terres à bois du Manitoba et du Nord-Ouest, et celles qui se trouvent le long du Pacifique Canadien dans la lisière de vingt milles de largeur des deux côtés de la voie ferrée, sont encore entre les mains du gouvernement fédéral, et une licence de droit de coupe ne peut s'obtenir que par l'achat aux enchères publiques.

Pendant l'année terminée le 30 juin 1898 les quantités suivantes de bois de construction ont été prises sur les terres du Dominion :

Bois scié - - - - - -	39,096,407 pieds
Bouleaux - - - - -	1,584,500 "
Lattes - - - - - -	24,200 "

On peut dire que le bois coupé au Manitoba et au Nord-Ouest a été employé sur place ; on n'a exporté presque rien.

Colombie Anglaise

La forêt de la Colombie-Anglaise ressemble très peu à celle des autres provinces. Les arbres sont beaucoup plus gros, et les essences les plus précieuses appartiennent au littoral du Pacifique. C'est là qu'on trouve le sapin Douglas, l'arbor-vitae géant, la pruche Sika, lesquels sur l'île de Vancouver et la terre ferme voisine de l'Océan atteignent des proportions formidables. On trouve aussi le gros cyprès jaune dans les vallées intérieures. L'abondance du bois sur pied près de la mer, et l'usage de préparer dans les scieries, de grandes quantités de pièces de bois de dimensions exceptionnelles pour des usages spéciaux, furent la cause d'un mode d'exploitation extravagant, qui laissait perdre ou vouait au feu une quantité immense d'arbres plus petits (considérés comme petits là-bas) tandis qu'aux scieries on coupait les croûtes à une longueur commode pour les brûler sur place. On a abandonné ces méthodes ruineuses, mais il s'en faut de beaucoup que l'on pratique, dans l'exploitation du bois, les méthodes économiques en usage dans l'Est du Canada.

La nature du pays ne permet pas de faire une estimation exacte de la superficie des terres à bois qui ne sont pas encore sous licence, mais il est probable que le tiers est concédé. La quantité louée en 1903 était d'environ 1,175 milles carré. En 1901 on a coupé en tout 241,311,709 pieds de bois de commerce de toute sorte et en 1902, 2×1,945,866 pieds.

A certaines conditions, on concède les terres de la province à des particuliers ou compagnies qui, aux enchères, ont offert le plus haut prix comptant, pour un terme de vingt et un ans, moyennant en outre le paiement d'un droit de coupe de cinquante cents par mille pieds d'après la mesure faite sur les troncs et après paiement anticipé de vingt-cinq cents par acre. On accorde aussi des permis spéciaux pour couper du bois de charpente sur les terres publiques.

Le commerce de bois de cette province avec l'Amérique du Sud, l'Australie et l'Asie Orientale augmentera certainement avec la demande de bois de conifères dans ces pays ; jusqu'ici on a exporté pour ainsi dire que du bois à moitié préparé, mais dans un avenir rapproché, on fabriquera sur une plus grande échelle des portes et des fenêtres etc., pour l'exportation ; de plus l'industrie de la pâte ne peut manquer d'acquérir une grande importance dans cette province.

La valeur des articles en bois exportés par mer était de 8660,354 en 1901. On ne connaît pas le chiffre de l'exportation par chemin de fer.

La Richesse du Canada en Bois à Pâte

Parmi les richesses naturelles du Canada, le bois propre à la fabrication du papier vient immédiatement après le bois de construction.

Les différentes espèces de bois qui servent avec avantage à la fabrication du papier sont l'épinette blanche et noire, le sapin, le peuplier, le tremble et le pin ; l'épinette et le sapin sont les plus recherchés à cause de leur couleur.

Le pays de l'épinette comme du pin, c'est le Canada. Si, conformément à la grande loi du règne végétal, les plantes et les arbres atteignent le maximum de leurs qualités sur la limite la plus septentrionale de leur règne, l'épinette du Canada doit être la meilleure de toutes. L'épinette donne raison à cette théorie.

Le montant du capital engagé dans la fabrication de la pâte, ou qui le sera bientôt, varie entre quinze et vingt millions de dollars.

Actuellement le quart du produit est de la pâte à sulfite ou à soude et les trois quarts sont de la pâte mécanique.

L'extension de cette industrie s'explique par plusieurs causes : d'abord l'épinette du Canada est le meilleur bois du genre pour la fabrication du papier ; c'est le Canada qui possède les plus grandes forêts d'épinette du monde ; de plus, il a l'immense avantage de disposer de pouvoirs hydrauliques en très grand nombre. Dans les conditions actuelles du marché, tous ces avantages réunis fournissent au Canada les moyens de succès pour fabriquer le papier économiquement.

Un approvisionnement de bois illimité

En réalité l'approvisionnement de bois convenable pour la pâte de qualité supérieure est illimité au Canada. La limite de l'étendue où croît l'épinette coïncide avec la frontière géographique du pays ; on trouve de l'épinette partout. A l'est, l'épinette croît jusque sur les bords de Hamilton Inlet et sur la rive nord du golfeSaint-Laurent. Plus au nord autour de la baie d'Ungava, et dans l'extrême nord ouest, à l'embouchure du fleuve Mackenzie, et autour du golfe du Couronnement, l'épinette arrive à sa pleine croissance et atteint une bonne grandeur. Plus au sud, le long de fiords de la Colombie-Anglaise, l'épinette est abondante et elle augmente en quantité dans la partie nord. Le sapin Douglas, un bon bois à pâte qui tient le milieu entre l'épinette et le sapin ordinaire, se trouvent partout dans la province, et c'est un arbre géant, mesurant jusqu'à 250 pieds de hauteur et de 30 à 50 pieds de circonférence.

Il n'y a pas longtemps qu'on se fait une idée réelle de la richesse de nos forêts, même chez les Canadiens.

D'après une enquête faite en 1894, 38 à 40 pour cent du territoire canadien est couvert de terres à bois et de forêts, ce qui fait une superficie d'environ 1,400,000 milles carrés. Si la moitié de cette superficie est couverte d'épinette cela fait, en chiffres ronds, 150,000,000 acres. Dans la fabrication de la pâte servant à faire du papier à journaux d'après la méthode actuelle ; une corde d'épinette équivaut à 650 pieds de mesure de planche et fournit la matière première d'une demi-tonne de pâte à sulfite ou d'une tonne de pâte broyée mécaniquemens.

Pour donner une idée de l'étendue du domaine de l'épinette, des spécialistes affirment que chaque année on pourrait exploiter une étendue aussi grande que l'Angleterre tout en maintenant l'équilibre entre la croissance naturelle et la coupe de manière à satisfaire aux demandes du commerce. On fait du papier à journaux en mélangeant 20 pour cent de pâte à sulfite avec 80 pour cent de pâte moulue. D'après les calculs faits par des hommes compétents, les meilleures terres à épinette fournissent environ 7,000 pieds à l'acre. Cela équivaut à six tonnes de pâte à sulfite et à onze tonnes et demie de pâte mécanique par acre.

En prenant comme base la pâte mécanique et en estimant le produit à dix tonnes par acre, on trouve au Canada la matière première pour fabriquer 4,500,000,000 tonnes de bois à pâte.

La Grande-Bretagne et les Etats-Unis consomment annuellement environ 900,000 tonnes de pâte de bois, qui exige l'abatage de l'épinette sur 90,000 acres par année pour suffire aux demandes des deux pays. A ce compte il faudrait 5,000 ans pour dépouiller le bois en croissance au moment actuel. Mais l'épinette se reproduit, et atteint, en trente ans la meilleure dimension pour servir à la fabrication de la pâte. Comme les 900,000 acres coupées en premier lieu auraient cinquante siècles pour se repeupler, il est évident que les forêts d'épinette peuvent répondre à toutes les demandes sans crainte d'épuisement à la suite des années.

Pour donner une idée juste de l'étendue des forêts d'épinette du Canada, les experts ont déclaré que chaque année on pourrait dépouiller un espace égal à la superficie de l'Angleterre sans affaiblir la puissance reproductrice de cet arbre tout en alimentant le marché. Ces chiffres peuvent être exagérés ; ils servent néanmoins à fixer les idées sur l'immensité des terrains propres à la croissance de l'épinette.

On estime que la province de Québec possède 200,000,000 acres de limites à bois couvertes d'épinette noire, qui est le meilleur bois pour fabriquer la pâte et le papier.

Un autre point à considérer, au point de vue de l'industrie de la pâte de bois, c'est que l'épinette noire est préférable à l'épinette blanche, et que l'épinette noire

Maison établie en 1858

R. C. Jamieson & Co.

Limitée

Manufacturiers de

Peintures

ET

Vernis

POUR TOUT USAGE

26 RUE NAZARETH

MONTREAL

HONORABLE JOSEPH SHEHYN

L'Hon. Joseph Shehyn est sénateur pour la division des Laurentides. Il est le seul propriétaire de la maison McCall, Shehyn & Cie, de Québec.

Il a été pendant plusieurs années président de la Chambre de Commerce de Québec et membre de la Commission du Havre. Il a représenté législative de Québec aux élections générales de 1875 et reçu à chaque élection successive; a été trésorier provincial dans le gouvernement Mercier, de janvier 1887 à décembre 1891, et ministre sans portefeuille dans l'administration de l'hon. M. Marchand jusqu'à sa nomination au sénat en février 1899. Il est officier de l'ordre de Léopold et Chevalier Commandeur de l'ordre de Saint Grégoire le Grand.

McCall, Shehyn & Cie,

Négociants en gros dans les Nouveautés

52 RUE SAINT-PIERRE

Québec

Résidence: 147 Cherrier

Téléphone Est 1994

J.-B. Pauzé & Cie

Entrepreneurs

Bureau: 70 Saint-Jacques

Téléphone Main, 2951

JOHN DATE

Fondeur et Tourneur en Cuivre

Constructeur d'Appareils pour Plongeurs

Qui sont à vendre ou à louer

152-154 Rue Craig Ouest MONTREAL

SI VOUS AVEZ A FAIRE DES PLACEMENTS

Faites-les bien ! !

AUTREFOIS, vous étiez obligés de vous fier à cette compagnie-ci ou à celle-là pour vos placements. Perdez-vous ? Gagnez-vous ? C'était un coup de dés. Si le sort était contre vous vous perdiez votre placement, il n'y avait rien pour vous protéger dans la suite. C'était prendre trop de risques.

Avec les méthodes de notre époque, vos placements sont protégés contre les pertes par environ vingt compagnies. Lors de l'organisation d'une compagnie, une certaine partie de sa paie est déposée en garantie pour la protection des actionnaires. S'il plus tard la compagnie ne fait pas de bonnes affaires, LES ACTIONS D'UNE COMPAGNIE HEUREUSE SONT SUBSTITUÉES À LA PLACE VENANT DU FONDS DE RÉSERVE ET TOUT CELA SUR UNE BASE DE PROTECTION ABSOLUE SUR LE MONTANT ENGAGÉ.

La Douglas-Lacey fait ses affaires de cette manière-là. C'est très sûr. Il y a beaucoup d'autres avantages à faire des placements d'après notre système. L'espace nous empêche de [illegible] cette annonce. C'est avec plaisir que nous enverrons à quiconque nous le demandera, de plus amples informations.

H. WOLFERSTAN HIGGINS, Gérant.

TEMPLE BUILDING
TELEPHONE MAIN 2038
Douglas, Lacey & Co.

MONTEAL,
BOITE B. DE P. 353
New-York.

pousse sur les collines et les terrains rocheux, tandis que l'épinette blanche préfère les vallées des rivières où le sol est plus profond ; c'est pourquoi on trouve l'épinette noire en plus grande abondance que l'épinette blanche.

Nos Pouvoirs Hydrauliques

Non seulement le Canada est pourvu à profusion de bois de toute sorte, mais il possède des pouvoirs hydrauliques en nombre infini et situés dans des endroits avantageux pour diminuer dans la mesure du possible les frais de transport de la matière première et des articles fabriqués. Cela est nécessaire pour encourager les capitalistes à placer leur argent dans les entreprises forestières.

Pour actionner une fabrique capable de produire par jour vingt-cinq tonnes de pâte moulue il faut une puissance motrice de 2,500 à 3,000 chevaux-vapeur, dont la production au moyen de la vapeur coûte très cher. L'expérience a prouvé que la fabrication de la pâte de bois ne peut se faire économiquement que dans les endroits où le pouvoir moteur est fourni par l'eau.

Un coup d'œil sur la carte montre que le Canada est un des pays du monde les mieux pourvus de cours d'eau de toute grandeur. On trouve de l'eau partout, et à cause de la configuration du sol les chutes et les cascades sont nombreuses.

Excepté dans la région des prairies, les rivières du Canada diffèrent de celles de l'ouest et du centre des Etats-Unis en ce sens qu'elles ne sont pas navigables naturellement à partir de leur embouchure ou au-dessus des marées, si ce n'est par sections détachées. Les grands fleuves, tels que le Mississipi, et ses affluents, comme le Missouri et l'Ohio, sont navigables tout le long de leur cours et n'offrent aucune chance d'établir des pouvoirs hydrauliques. Ils suivent une pente à peine sensible de quelques pouces par mille, tandis que le Saint-Laurent et ses tributaires, et en général tous les cours d'eau de l'est et de l'ouest du Canada sont interceptés par des rapides, des chutes et des cataractes dont on tire parti pour fournir le pouvoir moteur aux moulins, aux scieries et aux manufactures de toute sorte.

Depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Montréal, et plus loin en remontant le Saint-Laurent, les affluents du grand fleuve et de l'Ottawa descendent à travers la chaîne des Laurentides, des hauteurs qui atteignent 1,000 à 1,800 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans bien des cas leurs principales cataractes se trouvent situées près de leur embouchure. On en a un exemple dans la rivière Montmorency, qui s'élance dans le Saint-Laurent en formant une cataracte de 250 pieds de hauteur, qu'on utilise pour fournir le pouvoir moteur à une filature de coton construite au pied de la chute et pour fournir à la ville de Québec l'éclairage à l'électricité et l'énergie pour faire marcher les tramways électriques, à dix milles de distance.

Il n'y a pas longtemps la Chambre d'Ottawa a fait préparer une étude sur les ressources de la région tributaire de l'Ottawa. Elle a pris ses renseignements auprès des arpenteurs, des ingénieurs, des propriétaires de moulins et de scieries et d'autres personnes bien au courant de la matière. On a constaté que dans un rayon de cinquante milles le pouvoir hydraulique atteignait près de 900,000 chevaux-vapeur, dont l'Ottawa seul fournit 226,225 chevaux-vapeur ; ses affluents de l'Ontario en fournissent 40,000, et ceux de la province de Québec 186,225.

Cette estimation est basée sur une moyenne d'eau par année estimée au dessous de la réalité.

Ces douze à quatorze rivières en état de fournir 900,000 chevaux vapeur de force motrice, prennent leur source dans de grands lacs qui peuvent être convertis en réservoirs immenses si on retient l'eau par des digues, et de cette façon la source de pouvoir peut être augmentée encore. Si on estime à $25.00 par cheval-vapeur par année le coût de l'énergie électrique, la production de 900,000 chevaux vapeur entrainerait une dépense de $22,500,000. Si on estime à $10.00 par année le prix de revient d'un cheval-vapeur obtenu par un pouvoir hydraulique, l'utilisation des chutes et des rapides autour d'Ottawa se traduirait par une économie de $15,500,000.

Ces sources de pouvoir se trouvent à peu de distance de la capitale du Canada et on peut y transporter la puissance motrice à peu de frais au moyen d'un réseau de fils électriques avec une perte de pouvoir de huit à dix pour cent seulement.

Etendue des Grands Lacs

Les Grands Lacs du Canada, qui sont de véritables mers intérieures, sont :

Lacs	Longueur milles	Largeur milles	Superficie m. carrés
Supérieur - - -	390	160	31,420
Huron - - - -	40	100	24,000
Ste-Claire - - -	25	25	360
Erié - - - - - - -	250	60	10,000
Ontario - - -	190	52	7,330
Michigan - - -	345	58	25,590

Le lac Michigan se trouve entièrement dans les Etats-Unis, et se relie au lac Huron par le détroit de Mackinaw.

Les ingénieurs du canal projeté entre Montréal et la baie Georgienne estiment la puissance motrice le long du canal à 700,000 chevaux-vapeur.

Sur la rivière Sturgeon (de l'Esturgeon) qui se déverse dans le lac Nipissing et se trouve ainsi tributaire du canal projeté, le pouvoir disponible à Sturgeon Falls, Smoky Falls et une couple d'autres endroits, est approximativement de 50,000 chevaux-vapeur, dont une partie est utilisée par la "Imperial Paper Company".

La rivière de Montréal a 150 pieds de chute dans les trois premiers milles, et 160 pieds dans l'autre bout jusqu'au lac Témagami.

Cette immense source de pouvoir est contenue dans un espace de 300 milles sur une rivière qui a plus de 600 milles de longueur.

On calcule en outre que l'élévation des digues nécessitée par la construction du canal entre Montréal, Ottawa et la baie Georgienne, apportera un nouvel appoint de 500,000 chevaux-vapeur entre Sturgeon Falls et Montréal. C'est autant que la quantité mise à profit actuellement du côté américain par les chutes de Niagara.

Prenons une autre localité. Le Saguenay sert de décharge au lac Saint-Jean. Ce lac est alimenté par un grand nombre de rivières et de cours d'eau, qui sont de grands réservoirs de force motrice. En commençant du côté de l'est, la rivière Peribonka est navigable sur une douzaine de milles à partir du lac. Ensuite on rencontre les grandes chutes. Sur une distance de cinq à six milles, l'eau de la Peribonka se précipite à travers ces chutes en formant une série de cataractes capables de fournir 300,000 chevaux vapeur, qui sont très faciles à maîtriser pour faire du travail mécanique pour le monde entier, avec une dépense comparativement minime. Pour établir une comparaison, il suffit de dire que le prix de revient de la force motrice aux chutes de Niagara, quantité pour quantité, coûte six fois plus cher que si on utilise les chutes de la Peribonka.

La rivière Mistassini est un autre affluent du lac Saint-Jean. Sur cette rivière, dans les vingt quatre milles à partir du lac, on rencontre deux chutes peu éloignées l'une de l'autre, qui peuvent fournir ensemble une force de 45,000 chevaux vapeur. La rivière Mistassibi est un des affluents de la rivière Mistassini. Elle présente une succession de cascades dont la force collective est évaluée à 22,000 chevaux-vapeur.

La rivière aux Rats est un autre tributaire de la Mistassini. Ses eaux, en se jetant dans celles de la rivière Mistassini, forment deux cascades de trente pieds et une chute de soixante pieds dont la force totale est calculée à 22,000 chevaux-vapeur.

L'affluent le plus considérable de la rivière Mistassini est peut être l'Assiemiska, dont les rapides et les cascades présentent une conformation qui justifie une estimation de leur puissance motrice à plusieurs milliers de chevaux-vapeur, attendant leur utilisation.

On peut affirmer avec assurance qu'au nord et à l'est, dans un rayon de vingt milles, on peut créer 150,000 chevaux-vapeur.

La rivière Chamouchouan, que l'on considère comme le bras supérieur du Saguenay, se jette dans le lac Saint Jean, au sud de la rivière Mistassini. Elle peut fournir pour sa part au moins 100,000 chevaux-vapeur à cette région favorisée ; outre plusieurs cascades elle donne lieu aux chutes de la Chaudière, qui ont une hauteur de cent vingt pieds.

La rivière Ouiatchouan a une longueur de soixante milles et le long de son cours elle s'élargit et forme plusieurs lacs, dont le plus important est le lac des Commissaires, qui est une expansion lacustre de 21,000 pieds de longueur. A deux milles de son embouchure, elle forme une chute de 230 pieds, capable de produire 33,000 chevaux-vapeur.

La Métabetchouan, sur une longueur de quatre-vingt milles, présente une différence de niveau de deux cents vingt-cinq pieds, qui donne lieu à une série de cascades et de rapides échelonnés sur une distance de quatre milles.

Ainsi donc, dans la seule région dont le bassin du lac Saint-Jean forme le grand réservoir, on trouve des rivières et des cours d'eau possédant plus de 700,000 chevaux-vapeur, utilisables pour des fins industrielles. C'est beaucoup plus que le pouvoir fourni par toutes les rivières réunies de la Norvège et de la Suède.

Le territoire du lac Saint-Jean a une superficie de plus de dix-neuf millions d'acres dont plus d'un demi-million ont été dépouillés de leur bois ; le reste est en forêt, les

trois quarts de ces forêts se composent d'épinette blanche, noire et rouge. L'autre quart contient de l'épinette, du bouleau, du cyprès et du pin.

La production de bois à pâte est par conséquent très grande.

Si on estime seulement à cinq cordes par acre, le rendement moyen, le tableau suivant fait connaître les immenses ressources de la région:

Region	Etendue	Cordes de bois à pâte
Peribonka -	8,320,000	41,600,000
Mistassini - - - -	4,800,000	24,000,000
Chamouchouan	3,200,000	16,000,000
Ouiatchouan	3,200,000	16,000,000
Total	19,520,000	97,600,000

Ces chiffres montrent d'un coup d'œil qu'en estimant à une corde et demie de bois par tonne de pulpe chimique, on trouve dans la région du lac Saint-Jean assez de matière première pour fournir par année 1,000,000 de tonnes de bois à pâte pendant cinquante-six ans, sans tenir compte de l'augmentation par l'accroissement naturel.

En un mot, ce seul centre de production possède une forêt égale à toute la région forestière de la Norvège, et plus d'un tiers de celle de la Suède, avec 700,000 chevaux-vapeur de pouvoir fourni par les chutes, les cascades et les rapides, qui sont faciles à maîtriser, de manière à fournir à bon marché le mouvement pour la réduction des meilleures espèces en bois à pâte et en papier.

Voilà seulement deux exemples, et on pourrait en citer des vingtaines d'autres, pour montrer la capacité immense des rivières et des cours d'eau du Canada, pour fournir le pouvoir hydraulique utilisé dans la fabrication de la pâte à papier.

Le fleuve Saint Laurent, avec toutes ses eaux tributaires, puis le fleuve Saint-Jean, les rivières Miramichi et leurs affluents, les fleuves et les rivières de la Colombie Anglaise, prenant leur source dans les montagnes—enfin les cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse témoignent de l'abondance extraordinaire des pouvoirs hydrauliques disponibles pour fournir la force motrice dans toutes les parties du Canada où l'épinette se trouve en abondance.

Les chutes de Niagara ont une force théorique de sept millions de chevaux vapeur dont la moitié appartient au Canada. La région voisine des chutes peut ainsi disposer de plusieurs milliers de chevaux-vapeur transmissibles sur une vaste étendue des environs. Au commencement de cette année on pouvait en utiliser 20,000 chevaux-vapeur. On a calculé que le Saint-Laurent, depuis sa source jusqu'à son embouchure, a une capacité de dix millions de chevaux-vapeur.

Les canaux du Canada peuvent fournir environ 20,000 chevaux-vapeur, et ce chiffre est susceptible d'augmentation.

Pour conclure, si on tient compte de la quantité et de la qualité de la matière première et des facilités de fabrication et de transport de la pâte de bois, en Europe d'un côté et en Asie de l'autre, c'est le Canada qui occupe le premier rang dans cette industrie.

M. HUGH PATON

M. Hugh Paton, président de la Shedden Forwarding Company, limitée, Montréal, vit le jour à Johnstone, Renfrewshire, Ecosse, le 15 octobre 1852.

M. Paton fit ses premières études à l'école élémentaire de Paisley et vint au Canada en 1871 comme secrétaire privé de son oncle, M. John Shedden de Toronto, un entrepreneur de chemins de fer très-connu qui a construit le "Toronto & Nipissing", le "Toronto, Grey & Bruce", la gare Union et autres travaux publics. Ce M. Shedden fut malheureusement tué le 16 mai 1873 à Cannington, sur la ligne de chemin de fer Toronto & Nipissing, dont il était le président. En octobre de la même année, M. Paton s'établissait à Montréal et devenait secrétaire-trésorier de la compagnie qui hérita de la succession de son défunt oncle et qui s'enregistra sous le nom de The Shedden Company Limitée, Expéditeurs Généraux et Voituriers et Agents Voituriers pour la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc. Il fut l'âme dirigeante de cette importante compagnie dont les progrès sont dûs à son initiative, c'est pourquoi il est maintenant un des principaux hommes d'affaires de Montréal. La compagnie fait le transport du fret du chemin de fer Grand-Tronc à toutes ses principales stations du Canada et a des agences pour transports et entrepôts à Détroit et autres endroits de l'Ouest. A Winnipeg, elle emploie plus de neuf cents hommes et autant de chevaux.

M. Paton est un amateur de sport, il a été secrétaire du Turf Club de la Province de Québec pendant quatre ans; il a occupé la même position pour le club Tandem pendant deux années. Il fut aussi secrétaire-trésorier du Club de Chasse à Courre de Montréal de 1879 à 1886, en 1887, il était choisi pour chef de cette importante amalgation sportique. Il fut suffisamment heureux pour gagner trois fois les "Queen's Plates" et une fois le "Hunt Cup".

M. Paton est aussi un agriculteur expérimenté. Il a plusieurs fermes dans le voisinage de Montréal et une île à Back-River où il fait de la villégiature.

Il a beaucoup voyagé à travers le Canada, les Etats-Unis et le vieux continent.

C'est un homme qui est digne des succès qui ont jusqu'ici couronné ses efforts, charitable au plus haut degré, il est gouverneur de l'Hôpital General et de l'Hôpital Notre-Dame.

En 1884, il mariait Mlle Bella Robertson, fille du défunt Andrew Robertson, président de la Commission du port de Montréal.

La Banque Union du Canada

La Banque Union du Canada a été organisée à Québec en 1865 avec un capital de $2,000,000 et a commencé ses opérations l'année suivante. Son premier président a été le défunt M. Charles E. Levey. Dès l'année 1866, une succursale de la banque était établie dans la ville de Montréal. Les bureaux maintenant occupés par la banque à Montréal sont dans l'édifice érigée en 1890 par la compagnie d'Assurance "Sun Life", du Côté sud de la rue Notre-Dame. La Banque ouvrit aussi des succursales à Ottawa et à Trois-Rivières et prit en mains les affaires de la Québec Provident and Savings Association. En 1883, une succursale fut ouverte à Winnipeg une autre à Toronto en 1888.

En 1890, on inaugura le système d'établir des succursales dans les petits centres du Manitoba et du Nord-Ouest maintenant divisés en provinces de Saskatchewan et Alberta. En même temps, on fondait des succursales dans les parties reculées de l'Ontario. La Banque a maintenant en opération quatre succursales dans la province de Québec, trente-sept dans Ontario, trente-trois dans Manitoba, vingt-six dans Saskatchewan et quinze dans Alberta, en tout cent quinze succursales dans le Canada.

Le capital payé de la Banque Union du Canada est maintenant de $3,000,000 et le fonds de reserve s'élève à $1,300,000. Le 31 mars dernier, l'actif total de la Banque était de $28,282,000, le passif de $23,518,000, laissant un surplus, y compris le capital et la réserve, de $4,764,000. Le montant dû aux déposants était de $20,638,000, le total de l'argent en caisse de $2,564,000, les montants dûs par les agents du Canada et de l'étranger de $1,511,000, des bons et securités s'élevant à la somme de $292,000 étaient dans le trésor. Les prêts à demande garantis s'élevaient à la somme de $3,740,000 et les prêts courants et escomptés à $18,105,000.

M. Andrew Thomson, de Québec, est le président de la Banque depuis l'année 1877; l'honorable John Sharples, membre du Conseil Législatif, en est le vice-président; il y a dix directeurs dans la commission de l'administration, six d'entre eux ont leurs assemblées à Québec et quatre à Winnipeg. M. A.-H. Balfour, de Québec, est le Gérant-Général.

La Canadian Railway Accident Insurance Coy.

La Canadian Railway Accident Insurance Coy. a obtenu sa charte en 1894 et a commencé ses opérations le 1er septembre 1895. Depuis cette date, elle a fait des progrès énormes et aujourd'hui elle détient le record pour le nombre de primes émises contre les accidents.

Pourtant, c'est un fait avéré, la compagnie s'est toujours et plutôt occupée de la qualité que de la quantité de ceux qu'elle assurait. Les contrats de la compagnie sont libéraux, sans conditions ou restrictions qui ne sont pas nécessaires. Le public a apprécié ces faits, c'est la raison pour laquelle cette compagnie est à la tête de toutes les compagnies d'assurance contre les accidents personnels.

M. Denis Murphy que tout le monde connait comme un homme d'affaires très avisé est le président de la compagnie.

M. John Emo, le gérant-général, et M. J.-P. Dickson, le secrétaire-trésorier, sont deux hommes pratiques et très au courant de toutes les affaires d'assurances.

L'Echevin N. Lapointe

M. Narcisse-Audet Lapointe est l'échevin du quartier Sainte-Cunégonde No 2. Il naquit le 30 octobre 1839, à St-Michel, comté de Bellechasse, et fit ses études au collège de Saint-Michel.

A l'âge de 17 ans M. Lapointe émigra aux Etats-Unis, il demeura à Boston, deux ans puis à Manchester, N.-H., et New-York.

Il revint à Montréal à l'âge de vingt-deux ans.

Il fut marguiller à Sainte-Cunégondes et il est commissaire d'école de cette ville depuis quatre ans. Il est un des fondateurs de l'Alliance Nationale. Il fut directeur des Artisans pendant six ans, de 1893 à 1899. Juge de Paix en 1898.

L'Echevin Clément Robillard

St-Jacques No. 2

M. Clément Robillard est né à Lavaltrie, comté de Berthier, le 30 mai 1850.

Il fit ses études aux écoles primaires de sa paroisse et au collège l'Assomption. Elu échevin en 1900, pour le siège No 2 du quartier St-Jacques, il fut réélu par acclamation en Février 1903. M. Robillard s'est marié deux fois; en premières noces, en 1873, avec Melle Hermine Saint-Cyr, en deuxièmes noces, en 1898, avec Melle Oliva Bélanger. M. Robillard a été membre du comité des Finances. Il est aujourd'hui Président du comité des Parcs et des jardins publics.

M. Robillard est un libéral qui a toujours été très dévoué à son parti.

M. ALPHONSE MARCOTTE

Encanteur

PAUL G. MARTINEAU, C.R.

Avocat, journaliste, homme public, M. P. G. Martineau est né au Coteau Saint-Louis, aujourd'hui quartier St-Denis, le 24 avril 1858. Il a fait ses études au Collège des Jésuites et au High-School.

Après avoir terminé son droit, d'une manière tout à fait brillante, il fut appelé à faire partie de la société légale Mercier, Beausoleil et Choquette. Plus tard, il pratiquait en société avec M. Delfausse.

Il a été président du club National en 1884.

Depuis plusieurs années il est membre de la Commission des Ecoles Catholiques, il y exerce une grande influence.

M. Martineau a été élu échevin pour la première fois le 13 octobre 1897, réélu par acclamation en 1898, en 1900 et en 1902.

Au Conseil Municipal comme au Barreau, dans le journalisme comme à la tribune populaire, M. Martineau a toujours tenu un des premiers rangs. Homme de jugement, bien renseigné, il était le chef d'un groupe puissant qui, au conseil de ville, a fait beaucoup pour l'amélioration de notre cité. Il a été président de la commission de la voirie pendant deux années, de 1900 à 1902.

L'Industrie de la Pate de Bois au Canada

BIEN que la fabrication de la pâte de bois soit comparativement nouvelle au Canada, elle se trouve déjà placée au premier rang parmi les industries canadiennes. Ce développement rapide est dû à deux causes bien distinctes la grande richesse forestière du Canada, et l'esprit d'entreprise et de progrès de la classe éclairée. Il n'y a qu'une dizaine d'années que l'on estime à leur juste valeur les ressources immenses de nos grands bois. Il est vrai que l'on a coupé et scié, puis exporté des quantités de bois de commerce, pour le plus grand profit de quelques hommes, qui ne se sont pas occupés des suites de ce déboisement. Il n'en est plus ainsi aujourd'hui et la richesse nationale du Canada, don du Créateur, ne peut plus être exploitée pour l'avantage personnel de quelques privilégiés, au détriment du public.

Commencée sur une petite échelle, l'industrie de la pâte de bois a pris des proportions étonnantes, pour ne pas dire incroyables, comme on peut en juger par les statistiques.

Par exemple, la Compagnie des "Laurentides Pulp Mills" Grand'Mère donne seule de l'ouvrage à deux mille personnes ; il en est de même de la "Canada Paper Co" qui en emploie autant et de plusieurs autres établissements qui sont dans le même cas.

Les nombreux pouvoirs hydrauliques fournis par les rivières de la province de Québec et l'immense étendue de forêts d'épinettes et d'autres bois propres à la fabrication de la pâte, lui ont assigné le premier rang parmi les provinces canadiennes dans cette industrie,

Aussitôt le mouvement lancé, on vit surgir des fabriques de tous côtés.

Il y avait cependant un obstacle sérieux, c'est que, jusqu'à ces dernières années, les fabricants de pâte de bois des Etats-Unis venaient acheter chez nous le bois qui leur servait de matière première, à des prix ridiculement bas, et nous renvoyaient ensuite l'article fabriqué, faisant ainsi une concurrence nuisible aux fabricants canadiens Il fallait mettre un terme à cette destruction d'une de nos richesses nationales et protéger en même temps une industrie naissante. C'est ce qu'à fait le gouvernement actuel en imposant un droit d'exportation sur le bois, ce qui a eu pour effet d'encourager nos fabricants et de renfermer dans les limites raisonnables l'enlèvement de notre matière première au profit de nos voisins des Etats-Unis.

Le coût de la fabrication est subordonné à la quantité produite, et naturellement une grande fabrique peut produire la pâte à moins de frais qu'une petite. Ses dépenses sont comparativement moindres, surtout le flottage et le transport des billes Ceci explique pour quelle raison les grandes compagnies dépensent presque autant d'argent pour faciliter le transport par eau que pour leur outillage.

Le point essentiel pour le fabricant est de se procurer la matière première au plus bas prix possible. C'est pour cette raison que les grands établissements exploitent systématiquement leurs limites forestières de manière à éviter tout gaspillage dans la coupe du bois. D'année en année, ils enlèvent du bois de première qualité en même temps que du bois de qualité moyenne et ne laissent rien perdre en coupant les billes. Cette méthode sage et prudente n'a pas peu contribué à leur succès.

La transformation des billes en pâte est une opération absolument différentes de la coupe, du flottage et du transport.

Pour se rendre compte des détails techniques de cette fabrication, il faut voir fonctionner les machines, ce qui est très intéressant

Le grand point, c'est de préserver la pâte contre toute détérioration, comme c'est le cas pour tout article fabriqué. Une multitude de fabriques de pâte de bois sont en opération actuellement, et comme le procédé de fabrication est très simple, leur nombre ne fait qu'augmenter. Cependant la chose devient beaucoup plus compliquée si on fabrique la pâte au moyen de procédés chimiques, et alors il faut des ouvriers possédant des connaissances spéciales. Ce dernier mode a moins bien réussi jusqu'à présent que l'ancien procédé mécanique.

Tout le monde sait que la production de la pâte n'est qu'un travail préparatoire dont le but final est de produire du papier. A ce point de vue nous perdons à ne pas faire le papier. Ainsi, une seule corde de bois vaut $3 50 au Canada. Si on l'exporte, tout ce que nous en retirons c'est le prix de la coupe et le droit prélevé par le gouvernement. Si cette corde de bois est convertie mécaniquement en pâte, le travail opéré en fait monter la valeur à $7.00, et ce travail peut se faire au Canada. Si la fabrication se fait au moyen de procédés chimiques, la dépense supplémentaire de matière et de main d'œuvre fait monter sa valeur à $15.00 la corde. La seule matière importée est le souffre de Sicile, on trouve tout le reste au Canada. Mais ce n'est pas tout. Cette pâte transformée en papier acquiert une valeur de $40.00, produit du travail fait dans le pays.

Les Etats-Unis viennent encore chercher annuellement chez nous un million de cordes de bois de pâte. Si tout ce bois était converti en papier, il ferait circuler des millions par l'emploi de la matière et du travail, et la valeur du papier fabriqué par année, serait de $30,000 000, d'après les calculs les moins optimistes.

Dans tous les cas, le Canada tient la tête parmi les pays d'exportation de la pâte de bois, et déjà il envoie du papier en Australie, en Chine, au Japon et dans plusieurs autres pays. Il a fait des progrès surprenants, mais il s'en faut de beaucoup que cette industrie soit arrivée à son plein développement. Le champ est d'autant plus vaste que le Canada, sur le marché anglais, n'a réellement de concurrents sérieux que la Suède et la Norvège. Leur bois ne vaut pas le nôtre, mais la main d'œuvre coûte peu cher dans ces pays et ils peuvent produire à bon marché, de sorte qu'ils empêchent les prix de monter.

Il est vrai que les Etats-Unis ne dépendent pas entièrement du Canada pour le bois

A ce propos, l'ancien gouverneur Power, à un banquet de fabricants de papier, à New-York, affirma que le Maine seul avait 12,000 milles carrés de bois, soit 500,000,000 pieds d'épinette, ce qui, dans son opinion, était suffisant pour alimenter indéfiniment l'industrie américaine, si on s'y prenait de la bonne manière. Nous ne sommes pas d'accord avec lui sur ce point, la quantité qu'il indique n'est qu'une simple bagatelle dans un pays comme les Etats Unis

Le travail déjà accompli démontre que le gouvernement doit de plus en plus entourer de sa sollicitude cette industrie qui presente de si belles perspectives d'avenir, qui a pris une grande importance en si peu d'années, et dans laquelle le Canada, avec les moyens dont il dispose, peut défier le monde entier.

Déjà nos richesses minières ont attiré sur nous l'attention de tous les pays civilisés; on dit couramment que le Canada sera bientôt le grenier à blé de l'Empire Britannique, avec sa population de quatre cents millions. Pendant longtemps ses forêts ont été exploitées pour fournir du bois au reste du monde. Mais le temps est arrivé de conserver avec soin cette grande richesse dans l'intérêt de l'avenir et le gouvernement doit prendre des mesures en conséquence C'est ce qu'il a fait petit à petit.

La production de la pâte de bois et du papier, si elle est organisée avec méthode et protégée par des lois sages et prévoyantes, assurera au Canada le premier rang dans une industrie moderne dont on ne saurait exagérer l'importance. Aussi le peuple canadien doit-il une dette de reconnaissance à ceux qui ont eu la courageuse initiative de créer cette industrie au milieu des difficultés en apparence insurmontables qui ont caractérisé ses débuts ; mais ils en ont triomphé et ils ont le droit d'être fiers du résultat obtenu. Honneur à

ces hommes entreprenants ; ils ont été les bienfaiteurs de leur pays

Lorsqu'il est question de l'industrie du papier au Canada, l'idée se porte naturellement sur le plus grand et le plus connu des établissements canadiens dans cette spécialité ; nous voulons parler de la "Laurentide Paper Co." de Grand'Mère. Quelques notes sur cette puissante compagnie ne seront pas sans intérêt pour le lecteur.

Elle a pour président, Sir William Van Horne, que l'on peut surnommer le créateur du réseau du Pacifique Canadien et l'initiateur de la colonisation du Nord Ouest ; un homme qui a sa place marquée parmi les fondateurs de la grande industrie dans notre pays. Plus que personne il a contribué à augmenter la fortune publique, à mettre en valeur des richesses jusque là inconnues ou délaissées, et le succès le plus étonnant a couronné tous ses efforts

Nous passerons sous silence sa capacité hors ligne dans les affaires de chemins de fer, pour dire quelques mots sur les services qu'il a rendus à l'industrie qui fait le sujet de cet article et expliquer comment la "Laurentide Paper Company", qui est en quelque sorte son œuvre, a été organisée sous son habile direction

Cet établissement date de 1897 Le choix de Grand'Mère s'explique par la présence, à cet endroit, d'un des pouvoirs hydrauliques les plus remarquables du continent. Son capital actuel est de $28,000,000 et sa liste de paye contient deux mille noms. Son existence ne date que de neuf ans et déjà elle exporte à l'étranger pour plus de 33,000,000 de pâte et de papier ; la demande provoquée par la bonne qualité de ces articles, ne cesse d'augmenter et les commandes arrivent de toutes les parties du globe La compagnie envoie ses produits en Angleterre, aux Etats-Unis, faisant concurrence à l'industrie locale chez nos voisins, en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Afrique-Sud, en France, en Italie, en Autriche, en Espagne, au Japon, en Chine et jusqu'en Turquie. Elle livre au commerce du papier à journaux, du carton, du bois de service, de la pâte de bois obtenue par le broyage et par des procédés chimiques Les quantités produites par année égalent pour le moins celle des plus grands établissements de ce genre aux Etats-Unis. Il a fallu un travail persévérant et une lutte sans trêve contre les obstacles pour établir cette entreprise sur une base financière solide

Cette compagnie a été véritablement la devancière de toutes celles que nous avons maintenant : elle a tracé aux autres la voie à suivre. A ses débuts, elle avait des ennemis et des détracteurs, mais Sir William Van Horne, avec cet esprit d'organisation qui le distingue, est parvenu à aplanir toutes les difficultés. Il mérite, ainsi que ses distingués collaborateurs, les félicitations de tous les Canadiens qui ont à cœur l'avancement de leur pays ; car ils ont fondé une grande œuvre

Les administrateurs de la compagnie sont :

Sir William Van Horne, président.

George Cahoon, vice-président et gérant, Grand'Mère, P.Q.

W. G. Alexander, secrétaire, Montréal.

On se fera une idée de la capacité de production de cette établissement par les chiffres suivants :

La "Laurentide Paper Company" fabrique 150 tonnes de papier et 45 tonnes de carton par jour ; 200 tonnes de pâte de bois obtenu par le broyage ; 110 tonnes de pâte à la sulfite. Elle abat de 20,000,000 à 25,000,000 arbres par année. Nous avons déjà dit que son capital est de $28,000,000 ; elle paye en salaires entre $1,500,000 et $2,000,000 annuellement. La ville de Grand'Mère, qui compte déjà 7,000 habitants, doit son existence et sa prospérité à cette grande entreprise. Toutes les localités environnantes se sont ressenties de sa présence et ont vu leur population s'accroître.

Il y a encore de la place au Canada pour d'autres établissements de ce genre, mais c'est à la "Laurentide Paper Co. que revient le mérite d'avoir créé cette industrie au prix de grands sacrifices, Non seulement elle a devancé les autres par ordre de date, mais elle tient le premier rang par son importance

Son administration est tout à fait modèle; ses produits ont toutes les qualités nécessaires pour satisfaire son importante clientèle ; les commandes sont exécutées dans un délai raisonnable ; elle se distingue par ses bons procédés envers ses employés. En somme, elle occupe une position des plus enviables parmi les établissements industriels de notre pays.

Ingénieurs-Electriciens

P. E. MARCHAND & Cie

TOUS GENRES D'INSTALLATIONS ELECTRIQUES

NOUS DONNONS TOUTES LES GARANTIES DE SATISFACTION

1281 rue Sparks, Ottawa.

Alexander Fleck, Ltd.

Vulcan Iron Works

OTTAWA, ONT.

Fondeurs, Machinistes, Etc.

Constructeurs en tous genres de moulins et de matériaux pour l'exploitation des mines

Arbres, Poulies, Transmissions, Bouilloires, Moteurs Engins, Pompes à vapeur, Roues et pièces de fonte pour voitures de chemin de fer. Articles en fonte et en fer de toute description. Ouvrages de forge légers et pesants, accessoires de machines à vapeur, articles cuivre et fournitures pour ingénieurs mécaniciens.

Tel Bell, Main 2924 MAISON FONDÉE EN 1883 Boîte B. P. 2432

WILSON & LAFLEUR

ANCIENNE MAISON C. THERET

Libraires-Editeurs de Livres de Droit, Importateurs et Relieurs

17 & 19 rue St-JACQUES,

Près du Palais de Justice MONTREAL

Médaille d'Or—Exposition Universelle, Paris, 1900

DORAIS & DORAIS — CODE CIVIL du Bas Canada, mis au courant de la législature 1905 de ce seulement de dernière édition, 1 vol in 32 cartonné, toile rouge $ 30

PATERSON, Wm M. A., B.C.L., L.L.B. — HANDBOOK OF COMMERCIAL LAW in dispensable for the counter of communauty 1 vol 8vo 250 pages cloth $2.5

BEDARD J. E. C. R. — LE CODE MUNICIPAL de la Province de Québec annoté, contenant les textes anglais et français en regard 2e édition 1 vol in 8 de 750 pages, cartonné toile, ... $4.00

THE CANADA PAINT CO. LTD.

MONTREAL AND TORONTO

CAR ROOF BRIDGE STATION PAINT VARNISH FOR ALL PURPOSES

Les Richesses Minérales du Canada

LE Canada est pourvu de tous les minéraux utiles, et l'industrie minière donne de l'emploi à un grand nombre de personnes. D'après le recensement de 1890, le Canada comptait 13,117 mineurs, et d'après le recensement de 1901, le nombre s'est élevé à 38,077, sans compter le Yukon dont presque toute la population se livre aux travaux miniers. Depuis 1901, le nombre des mineurs doit avoir augmenté considérablement, car les explorateurs ont envahi des territoires nouveaux et les découvertes depuis cette époque ont augmenté de beaucoup l'estimation de la richesse minérale du pays.

LES MINES DE CHARBON DU CANADA

Les mines de charbon du Canada occupent une superficie de 97,200 milles carrés, non compris les terrains connus mais pas encore exploités. Il existe des régions houillères (1) à la Nouvelle Ecosse et au Nouveau Brunswick, (2) au Manitoba et dans le Nord Ouest, (3) dans les Montagnes Rocheuses, (4) dans la Colombie-Anglaise. Les terrains houillers de la Nouvelle Ecosse couvrent une superficie d'environ 635 milles carrés. L'épaisseur des couches est énorme dans cette région. Ainsi au Cap Breton elles mesurent de 25 à 60 pieds ; à Pictou, 70 pieds au moins, et à Cumberland, pas moins de 30 pieds. Si on réduit d'un quart l'étendue exploitable, c'est-à-dire qu'on la fixe à 300,000 acres, à la place de 405,400 et qu'on estime l'épaisseur moyenne des lits, à 25 pieds, donnant 1000 tonnes de charbon à l'acre par pied d'épaisseur, la quantité totale de houille de la Nouvelle-Ecosse serait de 7,000,000,000 de tonnes. Il n'existe pas de terrains carbonifères connus entre le Nouveau-Brunswick et le Manitoba. On estime approximativement à 15,000 milles carrés les terrains de cette nature dans le Manitoba.

La troisième région carbonifère est celle des Montagnes Rocheuses ; elle n'a que quelques milles d'étendue, mais on y trouve du charbon de première qualité. Les lits de la passe du Nid au Corbeau sont très riches, et on y rencontre plusieurs veines d'anthracite d'excellente qualité.

La quatrième région carbonifère est celle de la côte du Pacifique, et on estime sa superficie à 13,700 milles carrés. Dans ce chiffre sont compris les dépôts d'anthracites de l'île de la Reine-Charlotte dont le produit peut se comparer avantageusement avec l'anthracite de Pennsylvanie.

En 1903, le Canada a exporté du charbon pour $5,152,131, dont $4,611,064 aux Etats Unis.

LES MINES DE FER DU CANADA

Les minerais de fer du Canada sont répandus sur une étendue très vaste, tant au point de vue géographique que géologique. Depuis l'île de Vancouver à l'ouest jusqu'au Cap Breton à l'est, on les rencontre par intervalles variés. Dans la Nouvelle-Ecosse, le minerai de fer, le charbon et la castine se trouvent pour ainsi dire proches à proches et cette région si favorisée se trouve à proximité des ports de mer. On peut dire que cette province est une des mieux situées du monde pour la construction des navires en fer et en acier.

Dans plusieurs comtés d'Ontario, on trouve en abondance des minerais magnétiques. Pendant plusieurs années on en a exploité un dépôt dans le township de South Crosby, dans le comté de Leeds. On en trouve un gisement considérable et d'une grande valeur à North Crosby ; les cantons de Madoc, Marmora, Belmont et Seymour, qui se font suite, en possèdent aussi de bonnes quantités. La partie occidentale d'Ontario, à l'ouest du lac Supérieur possède une région riche en minerais de fer. On en trouve également dans différentes parties de la province de Québec. Dans le comté de Beauce on a trouvé une veine de quarante-cinq pieds de large de minerai granulaire, aux deux tiers magnétique.

L'hématite se rencontre dans toutes les parties du Canada. Un des lits les plus précieux de ce minerai dans la province de Québec se trouve près de Hull, vis-à-vis d'Ottawa ; ce qu'il a de remarquable c'est qu'il contient 64 à 68 pour cent de fer métallique. Au Nouveau-Brunswick on trouve des gisements considérables d'hématite près de Woodstock. La limonite aussi est très répandue.

En 1895, on a découvert des gisements de fer chromique à Coleraine, province de Québec. Ce minerai contient environ 50 pour cent de matière métallique, il est d'extraction facile et a un marché tout trouvé aux Etats Unis.

PROGRES DE L'INDUSTRIE DU FER

En 1900, le Canada a produit et importé 167,169 tonnes de fer en gueuse, en saumon et en débris ou ferrailles. Sur cette quantité, le Canada en a fourni 101,839 tonnes, c'est-à-dire 60 p.c. En 1902, la quantité totale était de 384,718 tonnes, dont 89 p.c. étaient de provenance canadienne.

Pour encourager l'industrie nationale du fer, le gouvernement du Canada offrit un bonus de $1.50 par tonne de fer en gueuse fabriqué dans le pays. C'était en 1883. Depuis cette époque, on a apporté divers changements aux chiffres du bonus et à son mode d'application. Il en est résulté un développement progressif de l'industrie du fer. C'est ainsi qu'en 1902, le fer en gueuse importé ne représente plus que 11 p.c. de la consommation totale.

Depuis ces dernières années, on a exploité sur une grande échelle les dépôts de minerais de fer dans l'est du Canada. On a construit des hauts fourneaux d'une grande capacité à Sydney, Cap Breton, à proximité des célèbres gisements houilliers et des couches considérables de pierre à chaux que l'on trouve dans cette île.

Les principaux établissements métallurgiques du Canada pour la réduction du minerai de fer sont les suivants :

The Nova Scotia Steel Company, Ferrona, Nouvelle Ecosse ; The Hamilton Steel and Iron Company ; The Canada Iron Furnace Company, Midland, Ontario ; The Dominion Iron and Steel Company, Sydney, Cap Breton ; The Canada Iron Furnace Company, Radnor, P. Q. ; The Deseronto Iron Company, Deseronto, Ont. ; The Drummondville Furnaces, Drummondville, P. Q. ; The Londonderry Nova Scotia Iron Works ; et The Lake Superior Corporation, au Sault Ste Marie.

Voici le chiffre de la production du minerai de fer par province en 1902 et 1903 :

Provinces	1902 Tonnes	1903 Tonnes
Ontario	272,538	359,288
Québec	15,498	18,524
Nouvelle-Ecosse	18,619	16,172
Colombie-Anglaise	7,000	10,019
Total	313,646	404,003

NOS MINES D'OR

L'or, qui vient après le charbon parmi les produits miniers du Canada, se rencontre principalement dans le territoire du Yukon et de la Colombie-Anglaise, bien que dans toutes les autres provinces, à l'exception du Manitoba, et des territoires du Nord-Ouest, on le trouve en quantités plus ou moins appréciables.

Dans la Nouvelle-Ecosse, on compte plus de trente-cinq endroits où on a découvert des dépôts d'or exploitables, et qui emploient actuellement entre 3,000 et 4,000 personnes. On évalue de 5,000 à 7,000 milles carrés l'étendue des terrains aurifères de la Nouvelle-Ecosse, soit de ⅛ à ⅓ de la superficie de cette province, bien que le

The Ottawa Carbide Company, Limitée

OTTAWA, ONTARIO.

Comparaison instructive entre les divers systèmes d'éclairage pour les petites villes et les villages

Électricité	Gaz Acétylène
Installation couteuse.	Installation économique
Il faut un ingénieur électricien habile pour faire fonctionner les appareils.	N'importe quel ouvrier intelligent peut faire fonctionner les appareils
Grands frais d'opération et de réparations.	Peu de frais d'opération et de réparations
L'ingénieur électricien ne peut pas quitter les machines pendant que les machines fonctionnent Par conséquent, si quelque chose se dérange, il faut le service d'un autre homme, sinon l'on doit interrompre le courant sur le circuit ou sur tout le service.	L'homme qui prend soin de l'appareil ne doit le surveiller que pendant la formation du gaz Cela prend une ou deux heures par jour, au temps le plus convenable de la journée Le reste du jour il peut faire d'autres ouvrages tels que raccordements, etc
Vu les dépenses d'huile, de combustible, etc., les petites villes ne peuvent donner un service d'éclairage que le soir, depuis le soleil couchant jusque vers onze heures ou minuit de sorte que les consommateurs sont obligés de se servir de lampes depuis minuit jusqu'au matin.	Le service est de vingt-quatre heures
Les fils suspendus à des poteaux se brisent pendant les tempêtes et par suite du verglas, la foudre met en danger les dynamos et les transformateurs et peut causer des incendies par les fils.	Tous les tubes sont sous terre.
Si l'un des appareils est endommagé par la foudre ou autrement, on doit le renvoyer au fabricant pour être réparé, et le service se trouve interrompu jusqu'à ce qu'il soit remis en place, ce qui prend quelquefois des semaines de temps	S'il se présente des réparations elles sont tellement simples que le premier ouvrier venu peut les faire sans qu'il soit nécessaire d'interrompre le service de la lumière.
Il existe un grand danger pour le feu à cause de la manière souvent défectueuse dont les fils sont posés et isolés et à cause de leur usure Ce danger est plus grand pour les petites villes parce qu'on se sert souvent de fils de qualité inférieure	Les incendies ne peuvent être causés que par une grande négligence de la part du consommateur, c'est-à-dire que le danger réel est insignifiant.
Danger pour la vie des gens à cause de la force du courant et des nombreux accidents auxquels peuvent donner lieu les dérangements causés par la foudre ou l'usure. Rien qui ne puisse prévenir les dangers et des pertes de vie nombreuses	Le danger d'asphyxie ou de feu ne peut provenir que d'un échappement considérable de gaz, mais l'odeur de celui-ci est assez pénétrante pour prévenir les personnes avant qu'il y ait danger Même si on laisse un bec ouvert le gaz sort en si petite quantité qu'il faudrait plusieurs jours avant de causer un accident.
Pour augmenter l'outillage on doit acheter de nouvelles machines bouilloires, moteurs, dynamos, fondations, etc.	On peut augmenter la capacité de production en ajoutant un nouveau gazomètre pour emmagasiner le gaz, et faire fonctionner le générateur une heure ou deux de plus tous les jours, de manière à remplir le deuxième gazomètre

Un mot sur l'Acétylène

Il n'y a que quelques années, l'Acétylène n'était qu'un gaz de laboratoire, connu seulement des chimistes et des hommes de science Ils en connaissaient théoriquement la puissance d'éclairage, ils savaient que ce gaz donne une lumière plus intense et plus brillante que tout autre

Comment cette simple curiosité scientifique a-t-elle donné lieu à une industrie nouvelle qui a pris un développement si extraordinaire ? L'histoire en est très intéressante cette création de vastes établissements ayant coûté des millions, les résultats pratiques obtenus pour l'éclairage des maisons des magasins et des ateliers, tout cela ressemble à un compte de fées

En 1836 Edmond Davy en faisant une conférence devant la Société Royale de Dublin dont il était un des professeurs démontra la production de l'acétylène comme produit accessoire du potassium métallique. L'expérience fut répétée par d'autres chimistes, et, en 1862, Woehler annonça qu'il venait de découvrir un procédé pour faire du carbure de calcium en chauffant à une très haute température un alliage de zinc et de calcium avec du charbon de [illegible] au contact de l'eau et laissait échapper un gaz contenant de l'acétylène semblable à celui de Davy

Entre 1862 et 1890, on ne s'est guère occupé d'expériences pour produire le carbure de calcium, mais durant ce laps de temps on a multiplié les expériences pour obtenir une chaleur intense dans des fourneaux électriques au moyen de l'arc électrique. On attribue cette découverte à Sir Humphrey Davy Plus tard, en 1878 ou 1879, Sir William Siemens fit breveter son fourneau électrique, qui ouvrit une ère nouvelle aux recherches et aux opérations métallurgiques

En faisant des expériences avec un fourneau électrique à Spray, Caroline du Nord, dans la fabrication du bronze d'alumine, M T L Wilson, un Canadien de naissance, découvrit le procédé de fabrication du carbure de calcium au moyen d'un mélange de chaux et de coke, en le soumettant à la chaleur intense du fourneau électrique Cette découverte ne date que de 1892, et elle permet de produire le carbure de calcium en quantité suffisante et assez économiquement pour le faire servir à la fabrication du gaz acétylène, qui est devenu un concurrent sérieux parmi les systèmes d'éclairage

Dans la suite, M Wilson fit breveter le procédé, et tout le monde lui reconnait le mérite d'avoir découvert le mode de fabrication du carbure comme article de commerce. Depuis sa découverte, la fabrication du carbure et la construction de machines propres à le convertir en gaz d'éclairage et de chauffage ont donné lieu à une industrie qui a pris un développement rapide Dans différents pays d'Europe, plus particulièrement en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en France et en Angleterre, on compte de nombreux établissements qui fournissent annuellement au commerce du carbure par milliers de tonnes. Aux Etats-Unis, on a établi aux chûtes de Niagara une usine capable de satisfaire aux besoins de tout le pays. Le Canada compte deux fabriques de carbure, une à Merriton, Ont. et une plus grande à la Chaudière, Ottawa, qui sont en état de fournir au pays tout le carbure nécessaire pendant des années à venir.

Comment on fabrique le Carbure

Le procédé de fabrication du carbure n'a guère varié depuis la première découverte de Wilson, on n'a fait que changer plus ou moins le mode de construction du fourneau électrique servant à produire la chaleur nécessaire Ce n'est pas la matière première qui manque, mais il faut qu'elle soit pure pour produire un bon article Le coke broyé et la chaux sont mélangés dans une proportion déterminée et introduits graduellement dans le fourneau électrique où ils se liquéfient sous l'influence de la chaleur intense de l'arc Avec cinquante-six parties de coke on obtient soixante-quatre parties de carbure Le reste se dégage sous forme de carbone simple Si la chaux et le coke sont purs et de la meilleure qualité, il se forme une gueuse de carbure pure, enveloppée d'un croûte de la même matière qui n'a pas subi la liquéfaction. Cette croûte est enlevée au moyen de marteaux-pilons pneumatiques sous une pression de quatre-vingt livres. La gueuse de carbure est cassée ensuite en plusieurs morceaux et jetée dans des concasseurs immenses qui donnent au carbure la forme voulue pour être livrée au commerce. Après cela il ne reste plus qu'à l'assortir et à le mettre dans des vaisseaux métalliques hermétiquement fermés, prêts pour l'expédition.

amp d'opération véritable ne comprenne core que quelques milles carrés.

De temps en temps on a annoncé la découverte de l'or au Nouveau-Brunswick, is cette province paraît peu favorisée us ce rapport, et les renseignements reeillis jusqu'à présent ne sont pas de nare à encourager les explorateurs.

Dans la province de Québec, l'extraction l'or s'est faite sur une échelle restreinte ; pendant on a constaté qu'il existe un ste territoire riche en or, non seulement ns les terrains d'alluvion de ses anciens urs d'eau, mais dans plusieurs des veines quartz qui traversent les couches d'arise et de grès des districts de la Chaudière et de Ditton, ainsi que dans la zone roches de même nature qui s'étend le ng de la frontière des Etats du New-Hampshire et du Maine.

L'extraction de l'or s'est faite dans Ontario depuis plusieurs années, mais on n'a procédé méthodiquement que depuis la réation du bureau des mines. En 1891, le rendement des mines d'or d'Ontario était seulement de $2,000. En 1899, il monta au chiffre élevé de $424,568. En 1902, il était de $229,828. Depuis ces dernières années, on a fait des explorations considérables et on a raison de s'attendre à une grande augmentation.

Dans le district de Saskatchewan, au Nord-Ouest, on a trouvé de l'or en petite quantité sur les rives de la rivière Saskatchewan, près d'Edmonton. Le rendement varie d'année en année, le chiffre le plus élevé étant de $55,000. Le rendement total depuis 1887 s'élève à $282,946.

La Colombie-Anglaise a produit de l'or depuis 1862. Le rendement des premières années était magnifique. A partir de 1882, il y eut une diminution, et le chiffre le plus bas fut celui de 1893, le rendement de l'année étant seulement de $379,000, à partir de ce temps, il y eut une augmentation rapide. On atteignit le chiffre de $1,000,000 en 1895, de $2,000,000, en 1897 ; de $4,000,000, en 1899 ; de $5,000,000 en 1901 ; enfin, de $6,000,000 en 1903.

Le district du Yukon fournit de l'or depuis 1885. Cependant ce n'est qu'à une époque encore récente que les terrains aurifères de la section du Klondike ont attiré l'attention du monde. De $300,000 qui étaient la valeur du rendement de 1897, on est arrivé à une moyenne annuelle de $17,000,000 pendant les quatre dernières années.

L'ARGENT

Le provinces d'Ontario et de Québec produisent de l'argent en petite quantité. La Colombie-Anglaise en produit davantage et occupe le premier rang. Au début, on extrayait quelques milliers d'onces par année. En 1895 la production totale dépassa un million d'onces. D'après le rapport du bureau geologique, le rendement de 1901 fut de 5,151,333 onces, et le rendement total de 1887 à 1900 fut de 25,870,892 onces. Pour les trois provinces réunies, le chiffre total a été de 31,934,607 onces.

LE NICKEL

Le Canada n'a qu'un seul rival dans la production du nickel; c'est la colonie française de la Nouvelle-Calédonie. Les gisements de Sudbury, Ontario, consistent en un pyrhotite nickelifère, et la découverte en fut faite par les terrassiers du Pacifique Canadien en taillant un passage à travers une colline. Les travaux d'extraction ont commencé, il y a trente ans, et on a exporté 67,000,000 de livres de ce métal, soit en moyenne 5,000,000 de livres par année. On se fera une idée de l'importance de ces mines par le fait que le rendement de 1903 a dépassé 12,500,000 livres. En tout on a extrait pour la valeur de plus de $30,000,000 de ce rare métal.

LE CUIVRE

Le cuivre se présente au Canada à l'état natif ou métallique et sous forme de minerais sulfurés. Le premier ne se trouve guère que dans les lits de roches cuprifères de peu de profondeur dans la région du lac Supérieur. Les autres sont très répandus. Dans la province d'Ontario, sur la rive nord-est du lac Huron, on a exploité pendant des années des veines considérables de riches minerais de cuivre, souvent avec grand profit. Au lac Supérieur, le cuivre natif qui a donné lieu à une industrie si florissante du côté du Michigan, se trouve aussi en grande quantité sur la rive canadienne.

Dans la province de Québec et les provinces maritimes, particulièrement dans l'île du Cap Breton, on a découvert et même exploité en plusieurs endroits les minerais de cuivre. Dans les cantons de l'Est, on trouve le cuivre en petite quantité dans les pyrites dont on se sert principalement pour fabriquer de l'acide sulfurique.

Dans la province d'Ontario, les mines de cuivre et de nickel du district de Sudbury sont la principale source de ces métaux.

La production du cuivre dans la Colombie-Anglaise est de date récente. On s'en occupe principalement dans le district minier de West Kootenay. La valeur réelle du minerai consiste dans l'or et l'argent qu'il contient. On a chargé quelques centaines de tonnes d'assez bon minerai du cuivre à l'île Texada.

D'après les statistiques officielles le Canada, depuis la Confédération, a exporté 80,086 tonnes de cuivre fin et 136,000 tonnes de minerai de ce métal, représentant une valeur totale de $19,000,000, soit une moyenne de $330,000 par année. En 1903, la valeur de l'exportation a été de $2,907,396, ce qui montre le progrès réalisé depuis ces dernières années.

LE PLOMB

A la baie du Tonnerre et dans la région du Népigon, au nord du lac Supérieur, dans la province d'Ontario, on a découvert des veines de plomb nombreuses et d'une bonne richesse

Les statistiques de l'exportation donneront une idée suffisante de l'importance de l'extraction du plomb dans les provinces où elle a été pratiquée.

En 1890, la quantité extraite au Canada était de 10,500 livres. En 1890-91 et 92, elle a atteint une moyenne approximative de 70,000,000 de livres. En 1890, la valeur du plomb et des objets en plomb exportés étaient de $342,580, et en 1903, cette valeur était de $164,392.

C'est la Colombie-Anglaise qui produit la plus grande quantité de plomb. C'est un produit accessoire du minerai d'argent. On en trouve des veines de faible dimension dans les provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

PETROLE

On a découvert du pétrole dans les provinces de Québec, de la Nouvelle Ecosse et du Nouveau-Brunswick et particulièrement dans les territoires du Nord-Ouest, qui possèdent une région pétrolifère immense encore inexploitée. Cependant l'extraction du pétrole se fait plus particulièrement dans le comté de Lambton, Ontario; et les districts les plus favorisés sont ceux de Oil Springs et de Pretoria. Les puits ont une profondeur qui varie entre 370 à 500 pieds. D'après les seules statistiques dignes de foi que nous possédons sur la production du pétrole et qui sont cependant incomplètes, attendu qu'elles n'indiquent pas la production totale, puisqu'elles ne comprennent pas l'huile crue, le Canada, en 1903 a produit 8,615,892 gallons impériaux d'huile raffinée, correspondant à 15,955,355 gallons ou 455,867 barils d'huile crue, d'après la proportion admise de 100·54.

ASBESTE

L'asbeste du commerce comprend deux classes, dont la composition minérale n'est pas la même ; l'une est une sorte de serpentine portant le nom particulier de Chrysolite ; l'autre est une variété d'Amphibole. L'asbeste du Canada appartient à la première classe. On l'exploite dans trois districts distincts, tous situés dans la province de Québec. Le premier se trouve dans le voisinage de Danville ; le deuxième appartient à Coleraine, Lac Noir et Thetford, et le troisième est près de Broughton. On en rencontre aussi dans le voisinage d'Ottawa, mais en faible quantité. En 1903 on a extrait au Canada 42,328 tonnes d'asbeste, ayant une valeur de $904,852.

AUTRES METAUX ET MINERAIS

Au Canada on trouve encore du Cobalt, du zinc et de la platine.

Parmi les minerais employés dans la fabrication des produits chimiques, le Canada possède des pyrites, du chrome, de la magnésie, du manganèse, du titanium et du molybdène.

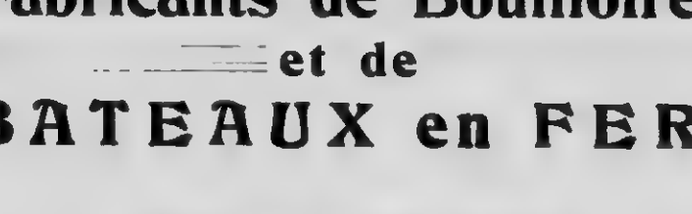
Nos mines fournissent à l'agriculture de l'apatite, du plâtre, de la marne et du sel gemme.

On trouve le plâtre ou gypse en abondance dans Ontario ; les gisements s'étendent depuis la rivière Niagara jusqu'au lac Huron sur une longueur de 150 milles. La province de Québec s'approvisionne surtout aux îles de la Madeleine. Dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, on trouve des lits très étendus et pratiquement inépuisables.

Presque tout le sel consommé dans le Canada est fourni par la province d'Ontario. Les couches de sel du sud-ouest d'Ontario couvrent une superficie de 2,000 milles carrés. On les a découvertes à Goderich, Ontario, en 1865, en faisant des forages pour trouver du pétrole. Depuis cette époque on a creusé des puits dans une douzaine d'autres endroits. A Kinkardine, Ontario, on

FERGUSON & COX

Fabricants de Bouilloires et de BATEAUX en FER.



MANUFACTURIERS DE

Vaisseaux marins et transports terrestres, Poutres, Citernes, Cheminees, Etc., Etc.

Attention Spéciale donnée aux réparations de toutes sortes, incluant celles aux vaisseaux en fer, qui necessitent des travaux particuliers.

BUREAU ET ATELIERS:

Vis-a-vis la Station du Chemin de fer **DARTHMOUTH, N.E.**

Attention personnelle donnée à tous les travaux confiés. . . . . | DEVISE : Meilleur article possible au plus bas prix possible. . . . . .

frappé le lit supérieur à 900 pieds de profondeur, à Goderich à 1,000 pieds; à Courtright, à 1,600 pieds. Un puits creusé à Windsor, en 1892 donna lieu à la découverte d'une couche de sel à 1,127 pieds.

Parmi les substances minérales employées pour faire de la peinture mentionnons les oxydes de fer, que l'on extrait et que l'on prépare sur une vaste échelle dans Québec et Ontario, et en moindre quantité dans les provinces de l'est.

Le Canada a produit 92,252 barils de ciment de roche naturel et 627,741 barils de ciment de Portland, pendant l'année 1903. Dans la même année il a produit 1,393,720 livres de mica, d'une valeur de $327,879.

Le tableau suivant, préparé par la section des Mines du Service Géologique, indique la production minérale du Canada.

Produits	1902 Quantité.	1902 Valeur	1903 Quantité	1903 Valeur
Actinolite, tonnes	550	$ 4,400	550	$ 3,108
Arsenic, tonnes	800	48,000	257	15,420
Asbeste, tonnes	40,416	1,148,319	31,780	891,033
Asbestic, tonnes			10,548	13,819
Baryte, tonnes	1,096	3,957	1,163	3,931
Briques, 1,000		2,593,000		
Pierre à bâtir, vgs. cub.		1,900,000		
Ciment naturel, barils	127,931	98,932	92,252	75,655
Ciment Portland, barils	594,594	1,028,618	627,741	1,090,842
Chrome, tonnes	900	13,000	3,383	33,830
Charbon, tonnes	7,193,112	14,478,181	7,996,634	15,957,946
Coke, tonnes	502,043	1,519,185	541,132	1,663,725
Cuivre, livres	38,801,259	1,511,383	43,281,158	5,728,261
Corindon, tonnes	768	84,165	Pas de rapport	
Feldspath, tonnes	7,576	15,152	13,228	18,066
Terre à brique réfractaire, tonnes	2,741	1,283	2,317	2,505
Dalles	87,300	7,760		
Or, onces	1,032,253	21,336,667		18,834,490
Granit		210,000		150,000
Graphite, tonnes	1,095	28,300	738	23,745
Pierre meulière, tonnes	6,133	49,118	5,538	48,302
Gypse, tonnes	532,045	359,277	307,489	384,259
Minerai de fer, (exportation 1903), tonnes	278,339	695,847	368,233	922,571
Plomb, livres	23,956,381	934,095	18,000,000	762,660
Chaux		892,000		
Pierre calcaire à castine, ton.	293,594	219,295	277,452	297,244
Manganèse (exportation 1903 tonnes	172	1,062	135	1,889
Mica		135,904		159,473
Eau minérale		100,000		100,000
Sable à moulure	13,352	27,651	3,568	7,256
Gaz naturel,		195,992		168,900
Nickel, livres	10,693,410	5,025,903	12,505,510	85,002,204
Ocre, tonnes	4,955	30,495	6,226	32,440
Tourbe, tonnes	475	1,663	1,100	3,300
Pétrole, (barils de 35 gall. imp.) barils	530,624	951,190	461,336	922,672
Phosphate, tonnes	856	1,953	1,329	8,214
Fer en gueuse, tonnes	71,664	1,043,007	42,052	707,838
Poterie		200,000		200,000
Pyrites, tonnes	35,616	138,939	33,530	126,133
Sel, tonnes	64,456	292,581	53,537	334,088
Sable et gravier (exportation) tonnes	159,793	119,120	355,792	124,006
Tuyaux d'égoût		301,965		317,970
Argent (métal et minerai) onces	1,291,317	2,238,351	3,182,000	1,700,779
Ardoise, tonnes		19,200		22,040
Terra-cotta		276,211		58,532
Tuiles, 1,000		250,000		
Tripolite, tonnes	1,052	16,470	835	16,700
Zinc, livres	142,200	6,882	900,000	48,600
Talc, tonnes	689	1,804	188	2,064
Valeur estimée de la production minérale dont on n'a fait aucun rapport		300,000		300,000
Total		$63,865,797		$63,226,510

Les chiffres suivants donnent la production du charbon au Canada, par provinces, entre les années 1896-1903 :

	Nouvelle-Ecosse	Colombie Anglaise	Manitoba et Nord-Ouest	Nouveau-Brunswick	Production totale
1896	2,508,579	1,003,769	225,868	7,500	3,745,716
1897	2,493,554	1,019,390	267,163	6,000	3,786,107
1898	2,563,180	1,263,154	340,088	6,160	4,172,582
1899	3,148,882	1,431,101	334,600	10,528	4,925,051
1900	3,523,536	1,623,180	351,950	10,000	5,608,668
1901	4,158,068	1,660,515	391,139	17,630	6,227,352
1902	5,161,316	1,534,902	478,129	18,795	7,193,142
1903	5,712,128	1,653,741	604,765	20,000	7,996,634

LES MAIRES DE MONTREAL

Depuis l'incorporation de notre ville en 1840.

L'hon. Peter McGill	1840 41 42
Joseph Bourret	1843-44
James Ferrier	1845-46
John E. Mills	1847
Joseph Bourret	1848
E. R. Fabre	1849 50
L'hon. Charles Wilson	1851-52 53
Wolfred Nelson	1854-55
Henry Starnes	1856-57
C. S. Rodier	1858.59 60-61
J. L. Beaudry	1862 63 64-65
Henry Starnes	1866-67
William Workman	1868 69-70
Chas. J. Coursol	1871-72
Francis Cassidy	1873
Aldis Bernard	1874
William Hingston	1875-76
L'hon. J. L. Beaudry	1877-78
Sévère Rivard	1879-80
L'hon. J. L. Beaudry	1881 82-83 84
H. Beaugrand	1885-86
L'hon. J. J. C. Abbott	1887-88
Jacque Grenier	1889-90
James McShane	1891-92
L'hon. A. Desjardins	1893
J. O. Villeneuve	1894 95
R. Wilson-Smith	1896-97
L'hon. Raymond Préfontaine	1898-99-00-01
James Cochrane	1902-03
Hf Laporte	1904-05
H. A. Ekers	1906

On désigne l'échevin Louis Payette comme le prochain maire de Montréal.

Le Nord-Ouest Canadien

Accuse un progrès remarquable dans sa population. Immense développement des villes.

Le tableau suivant indique la population de quelques-unes des villes de l'Alberta, d'après les recensements de 1901 et 1906 :

	1901	1906
Calgary	4,091	11,937
Edmonton	2,626	11,534
Strathcona	1,550	2,927
Lethbridge	2,022	2,325
Stafford		623
Wetaskiwin	550	1,648
Red Deer	323	1,420
MacLeod	796	1,144
Lacombe	499	1,015
Cardston	639	1,002
Fort Saskatchewan	306	586
Leduc	112	391
Ponoka	151	473

On voit que l'Alberta se développe merveilleusement et qu'un brillant avenir lui est réservé.

* * *

L'honorable M. Fisher, ministre du département des statistiques vient de publier un bulletin donnant la population des villes et villages du Manitoba d'après le recensement de 1901 et celui qui a été fait cette année.

	1901	1906
Winnipeg	42,340	90,216
Dauphin	1,135	1,671
Morden	1,522	1,436
Carman	1,139	1,530
Souris	838	1,413
Neepawa	1,418	1,895
Minnedosa	1,052	1,300
Gladstone	731	828
Manitou	617	716
Gretna	366	646
Stonewall	589	1,074
Killarney	585	1,117
Pilot Mound	446	589

La population de Winnipeg est basée sur la division municipale comprenant les annexes autorisées à la dernière session de la législature du Manitoba.

Davis & Fraser

Commerçants de Porcs
et Produits

HALIFAX, N. et CHARLOTTETOWN, I. du P. Edouard.

NOS produits excellents sont pour le marché canadien seulement et ils sont transportés par eau depuis Charlottetown, Ile du Prince Edouard. Nous pouvons vendre à meilleur avantage aux commerçants de la Côte de Gaspé et de la Province de Québec, que les grands manufacturiers de l'Ouest.

Notre VIANDE et nos différents PRODUITS sont extra supérieurs.

JNO. FLEMMING — WM. J. FLEMMING

BENTLEY, FLEMMING & CO.

FABRICANTS DE

Mats, d'Espars, de Blocks, Rames, Mats de Pin d'Orégon et tous les Matériaux pour Ancres de Peches

Commerçants de Cedres de la Colombie Anglaise, Bois de Sciage, Dur et Mou, Planches et Madriers

TAUX LES PLUS BAS POUR BATEAUX

AU QUAI DE BENTLEY (Le Premier au Sud de la A. G. JONES & CO.) — RUE LOWER WATER HALIFAX

Fennell & Chandler

Sont les premiers commerçants en Gros et en Detail de

Ferronneries et de Poeles **DANS L'ILE DU Prince Edouard**

Ils ont leur magnifique magasin sur la VICTORIA ROW, vis-à-vis le Bureau de Poste à CHARLOTTETOWN.

Ecrivez un mot pour connaître leurs prix.

LA

Pictou Foundry & Machine Coy

INGENIEURS ET FABRICANTS DE BOUILLOIRES

Engins, Bouilloires et Machines Speciales

PICTOU, Nouvelle Ecosse.

A. W. ADAMS

MATERIAUX POUR BATEAUX

AGENT DE

Vaisseaux et d'Assurance Maritime

15 Quai North Market

Agent de la

Providence Washington Insurance Co., Providence, R. I.

ST-JEAN, N. B.

MITCHELL & SHAFFER

FABRICANTS DE

Voiles, de Défenses en Liège, Bouées et Ceintures de Sauvetage, Couvertures de Vaisses, Tentes, Drapeaux, Echarpes pour Bœufs et Chevaux, Sacs à Grain, etc.

VOYEZ NOS PRIX POUR VOILES FAITES à la MACHINE ou à la MAIN

"CROWAN'S WHARF"
HALIFAX, N. S.

La Marine du Canada

DURANT la dernière période décennale, le Canada a fait des progrès immenses à tous les points de vue. Il est certain que nous marchons à pas de géant vers la réalisation des espérances de nos ancêtres, qui, dans leur enthousiasme patriotique, prédisaient pour notre pays un avenir brillant. Le jour approche où le Canada sera maître de ses propres destinées, et prendra place parmi les grands pays du monde

C'est surtout dans le développement prodigieux de sa marine et de ses pêcheries que le Canada a manifesté sa puissance d'action et ses ressources. Aussi, le ministère de la marine a-t-il acquis une importance considérable. Et ce qui n'a pas peu contribué à lui assigner le rang distingué qu'il occupe, c'est l'action énergique et prévoyante des hommes d'Etat qui ont administré ce département depuis ces dernières années

Tous les géographes reconnaissent que le Canada est le pays le mieux partagé du monde en ce qui concerne les voies de navigation fluviale. Nulle part ailleurs on ne rencontre un réseau de cours d'eau et de lacs navigables qui puisse se comparer au nôtre. Ce fait frappa Jacques-Cartier, Maisonneuve et tous les explorateurs à l'époque des grandes découvertes. Le célèbre navigateur anglais Drake, en remontant le fleuve Saint-Laurent, resta saisi d'admiration en face de ce fleuve immense avec son encadrement majestueux et ses hauts promontoires.

Dès cette époque éloignée ces grandes voies d'eau, améliorées plus tard pour faire face à la nouvelle situation économique et politique du pays, constituaient pour les premiers colons la grande artère de communication.

Tout dernièrement, Sir William White, ancien président de la Société Royale des Ingénieurs Civils de la Grande-Bretagne, en visitant le Canada, éprouva une grande surprise en étudiant sur les lieux le grand fleuve, ses nombreux tributaires, les grands lacs, enfin toutes nos voies de communication par eau.

Il est certain qu'un grand nombre de personnes, même à Montréal, ne se rendent nullement compte de l'importance de notre navigation intérieure sur les lacs. L'attention du public se porte nécessairement beaucoup plus sur les gros transatlantiques qui arrivent dans le port de Montréal et sur les palais flottants, dans lesquels on trouve un confort princier, porté à un degré de perfection inconnue autrefois, faisant le service de l'intérieur.

On ignore généralement qu'il existe encore d'autres bâtiments exerçant une action considérable dans notre commerce maritime ; ce sont les transports qui traversent les Grands Lacs et dont le trafic, conjointement avec celui des chemins de fer, est alimenté par les marchandises et les produits du sol, des mines, des forêts, et de l'industrie manufacturière.

Il est un fait digne d'attention, c'est que l'impulsion donnée à notre système de voies ferrées a marché de pair avec celle de nos voies d'eau, et que les deux moyens de transport, loin de se nuire, se sont prêté un appui réciproque, tout en maintenant les tarifs à un chiffre raisonnable

Le principal aliment d'activité, qui a porté les pouvoirs publics et l'initiative privée à améliorer sans cesse nos voies d'eau navigables et à augmenter nos moyens de transport, c'est la quantité de fret apportée par la mise en culture des terres à blé, du Nord-Ouest, sans compter l'exploitation des autres ressources de cette vaste région de production. Il ne suffisait pas d'augmenter la flotte les bâtiments qui sillonnaient nos lacs, il fallait encore en agrandir les proportions, afin de répondre aux besoins toujours de plus en plus pressants, en présence de l'accroissement de production.

Aussi, avec le puissant concours de l'administration éclairée et progressiste du département de la Marine, ce n'est pas assez de dire que notre flotte marchande s'est doublée ou même quadruplée depuis dix ans, on peut affirmer qu'il y a eu une réorganisation complète, une création nouvelle.

La tâche la plus importante et aussi la plus laborieuse du département de la marine était d'élargir et d'outiller les canaux et d'améliorer les ports. Mais il ne recula pas devant les difficultés, il se mit bravement à l'œuvre, et déploya dans cette grande entreprise tant d'activité et de prudence que le succès le plus complet vint couronner ses efforts

Il imprima ainsi au commerce maritime une vie nouvelle qui faisait un contraste étrange avec la situation presque stagnante des années antérieures

En effet, il suffit de se rappeler l'état de choses peu satisfaisant, qui existait avant l'époque actuelle. On exécutait bien certains travaux importants, mais le gouvernement d'alors n'avait pas de vue d'ensemble, de plan arrêté. De plus il était continuellement gêné dans ses projets et ses entreprises par des interventions étrangères et des exigences politiques, au détriment du bien public. Cette situation pénible est aujourd'hui du domaine du passé. L'administration actuelle de la marine n'a plus à subir d'influences étrangères, elle a une politique stable et bien déterminée, un but parfaitement défini, des moyens d'action puissants, la confiance et le concours de l'opinion publique, les améliorations faites et en voie d'exécution servent à augmenter la prospérité générale du pays plutôt qu'à favoriser les intérêts locaux ou privés.

Dans un simple article de journal il n'est guère possible de donner une idée satisfaisante de tous les grands travaux dont le département de la marine a entrepris l'exécution. Cependant on nous permettra d'en mentionner quelques-uns.

En premier lieu, c'est le balisement des chenaux avec des bouées pourvues des derniers perfectionnements, l'éclairage à l'électricité des canaux, une réorganisation complète du chantier de la marine à Sorel sur une base toute nouvelle, l'augmentation du nombre des dragueurs et des curemôles ; ensuite les grandes améliorations en voie d'exécution à Trois-Rivières, Sorel, Maisonneuve, Montréal, Kingston, Toronto et dans un grand nombre d'autres ports.

Par un décret de l'Exécutif qui date de 1900, tous les travaux exécutés dans les rivières, les lacs et les chenaux sont du ressort du ministère de la Marine ; depuis cette époque on a suivi une politique d'action et de progrès qui a recueilli les suffrages de tous les Canadiens amis de leur pays. Les administrateurs de ce département ont fait preuve d'une activité et d'une compétence indéniables, et l'accord le plus parfait n'a cessé de régner entre les personnel dirigeant et ceux qui étaient chargés d'exécuter les travaux.

Voici l'état des dépenses du ministère de la Marine pour l'année fiscale 1904 .

Navigation océanique et intérieure	$ 437,069 28
Service des phares et des côtes	1,226,398.18
Institutions scientifiques	13,673 94
Inspection des bateaux à vapeur	33,723..2
Hôpitaux de marine	50,301 78
Emoluments des fonctionnaires..	77,419 11
Expédition de la Baie d'Hudson	178,638 94
Dépenses imprevues ...	1,210 00
Total	$2,058,955.24

Depuis sept ans, la dépense totale a plus que doublé, mais les résultats obtenus ont suivi une progression encore plus croissante, et justifient amplement cette augmentation.

Lorsque le gouvernement actuel prit les rênes du pouvoir, il se convainquit que l'intérêt public exigeait un budget de la marine beaucoup plus considérable.

En 1896 on comptait 616 phares,15 bâteaux-phares et 136 "pole-lights"

En 1904 on comptait 826 phares,15 bateaux-phares et 186 "pole lights", Les bateaux-phares en acier terminés en 1903 ont coûté $100,000 chacun Sur toute l'étendue des eaux canadiennes on voit des preuves de la sollicitude éclairée du département de la Marine, depuis l'île d'Anticosti jusqu'au port d'Esquimaux sur l'océan Pacifique

En 1905, on a partagé une somme de $353,188 entre les diverses provinces pour améliorer la navigation Cette somme se répartit comme suit

Québec, voie du St-Laurent	$181,07
Phares sur la côte de Terre-neuve, entretenus par le gouvernement du Canada	50,000
Nouveau-Brunswick	45,500
Nouvelle-Ecosse	32,51 .
Colombie-Anglaise	15,000
Ontario	12,200
Ile du Prince-Edouard	4,000
Total . . .	$354,188

Le département de la Marine entretient à ses frais, vingt-sept stations de sauvetage, dont plusieurs ont été établies depuis 1896. La plupart ont des équipages qui font l'exercice deux ou trois fois par mois, en général deux fois par mois

Ces marins reçoivent $2 par exercice, de plus on les paye s'ils prennent part à des sauvetages Les stations sont pourvues des appareils de sauvetages les plus perfectionnés

La flotte du département de la Marine comprend les bâtiments suivants .

Le "Canada", le "Vigilant", le "Montcalm", "l'Artic", le "Champlain", le "Lady Laurier", le "Lansdowne", le "Minto", le "Petrel", le "Druid", le "Constance", le "Kingfisher", le "Stanley", le "Brant", le "Kestrel", le "Quadra", le "Scout", le "Guinere", le "Bayfield", "La Canadienne", le "Falcon", le "Maisonneuve", le "Frontenac", le "Shamrock", le "Reserve", "l'Aberdeen", "l'Osprey", le "Curlew".

Ces vaisseaux se divisent en deux classes : les steamers et les croiseurs Le "Canada", le "Vigilant", le "Kingfisher", "l'Osprey", le "Falcon", la "Canadienne", le Petrel", le "Curlew", le "Constance et le "Kestrel" appartiennent à la classe des croiseurs Les steamers sont affectés exclusivement au service des phares et des bouées ; les croiseurs ont pour mission de protéger les pêcheries et d'empêcher la contrebande

Les vaisseaux construits en dernier lieu l'emportent de beaucoup sur les plus anciens ; on peut les considérer comme le noyau de notre marine militaire. Le CANADA et le VIGILANT, lancés en 1904, sont de véritables croiseurs armés de troisième classe, qui peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec les vaisseaux de la Marine Royale appartenant à ce type particulier

La création de ces deux croiseurs est un pas décisif fait par le gouvernement actuel et le ministre de la Marine vers l'établissement d'une réserve ou milice maritime au Canada

Le département de la Marine n'a rien négligé pour protéger notre flotte marchande contre toute agression étrangère. En 1904 il fit l'acquisition du steamer allemand le "Gauss" Il lui fit faire d'importantes réparations, lui donna le nom de "Arctic" et l'envoya en mission spéciale à la Baie d'Hudson et dans les eaux du Nord pour affirmer l'autorité du gouvernement du Canada, s'enquérir de l'état de la navigation dans les détroits d'Hudson et faire la chasse aux braconniers et aux contrebandiers.

Dans cet article on ne doit pas passer sous silence les deux brise-glaces, le "Montcalm" et le "Champlain", qui ont été construits en Ecosse pour le compte du ministère de la Marine, et qui servent à prolonger le temps de la navigation sur le St-Laurent en automne et à hâter sa réouverture au printemps

Le 30 mars de cette année, le "Montcalm" se rendit aux Sept-Iles, en bas de Québec, pour faire entendre raison aux habitants de cette localité qui refusaient de se laisser vacciner et de prendre les mesures nécessaires pour combattre la petite vérole et la diphthérie qui sévissaient à cet endroit parmi les Indiens.

La protection de nos pêcheries, les moyens à prendre pour la conservation et la multiplication de nos poissons d'eau douce et d'eau salée, sont également du ressort du département de la Marine Nous en parlons dans un article spécial

FRANÇOIS ST-GERMAIN

Agent d'Immeubles

70, rue Saint Jacques.

M. Saint-Germain s'occupe spécialement des règlements et de l'administration des successions.

Références nombreuses et trente ans d'expérience dans Montréal.

FYFE SCALE CO.

MANUFACTURIERS DE

Balances de toutes sortes

Ont décroché la Médaille d'Argent pour les Meilleures Balances fabriquées au Canada : : : :

Inventeurs de balances pour tous les usages.

Nous réparons également les balances à ressort et à calcul.

Demandez des renseignements

FYFE SCALE CO.

Coin des Rues **St-Paul et St-Pierre**

MONTREAL

TEL. MAIN 3647

Ville St Louis
F. JUBINVILLE
C GELINAS Maire
S CHALIFOUX
N NEVILLE Jr
A. GODON
NAPOLEON TURCOT
J.P.L BÉRUBÉ
HOTEL DE VILLE
J.A CLERMONT
A.E VINCENT
A DESJARDIN
J GRIGNON
BUREAU DE POSTE
BANQUE
EGLISE
VUE DE RUE

La Ville Saint-Louis

BORNEE au sud par le fleuve St Laurent qui contribue autant à sa richesse qu'à sa beauté esthétique, la ville de Montréal a sur ses confins de l'Est, de l'Ouest et du Nord, de jeunes et florissantes municipalités, rivalisant entre elles par leur activité, leur richesse et leur beauté à chacune d'un cachet particulier et faisant les abords de la métropole canadienne, aussi riants par terre que par eau.

De toutes ces municipalités faisant, à l'ai le du St Laurent, une ceinture complète au tour de la cité de Maisonneuve, la ville de St Louis est sans contredit le plus bel ornement ; un diamant entouré de pierres précieuses, mais si brillant qu'il attire sur lui une attention toute spéciale, et qu'on ne peut passer en revue les beautés de Montréal sans lui consacrer une mention spéciale.

La ligne de démarcation entre Montréal et St-Louis est si peu apparente que de vieux Montréalais s'y trompent souvent en considérant St-Louis comme un quartier de Montréal, et hâtons de le dire, un des plus beaux quartiers. En effet, ne dit on pas tous les jours que c'est dans l'Annexe que se trouvent les résidences montréalaises les plus chic ? Et l'Annexe n'est qu'une partie de la ville de St Louis.

La ville de St-Louis, autrefois, St Louis du Mile-End, est bornée au sud par la cité de Montréal, la ligne de démarcation passant au centre de l'avenue Mont Royal : à l'Est, par la cité de Montréal, encore, la ligne de démarcation suivant la fin des lots, entre les rues Sanguinet et Drolet, au nord, par la municipalité de la paroisse de St Laurent ; à l'ouest par la municipalité de la paroisse de St Laurent et la municipalité d'Outremont.

C'est en 1878 que les citoyens de Saint Louis obtinrent leur incorporation en municipalité ; avant cette date, ils faisaient partie de la municipalité du Coteau St Louis.

C'est donc une jeune municipalité que celle de St Louis, et déjà elle a subi de nombreuses transformations. A ses débuts, elle avait pour nom, St-Louis du Mile End. Il n'y a pas trente ans de cela, et déjà, on a de la peine à retracer les originesde ce nom, non pas que dans St-Louis, on vieillisse plus rapidement qu'ailleurs, mais peut-être parce qu'on y vit mieux, plus facilement, plus heureusement et que les souvenirs du jeune âge n'étant synonimes d'aucun sacrifice, d'aucune catastrophe, d'aucune de ces choses pénibles qu'on n'oublie pas parce qu'elles ont laissé au cœur une cicatrice ineffaçable.

Il y a un peu plus d'un quart de siècle, un des centres d'attraction de l'île de Montréal, se trouvait une piste de courses, un peu en haut de l'avenue Mont-Royal et le terrain au delà de la piste se trouvait au Mile-End. En effet, on ne l'atteignait qu'en franchissant ce point de la piste où les coureurs terminaient le "tour du mille."

Comme la jeune et vivace municipalité, désireuse de faire sa marque en entrant dans le vingtième siècle dont elle épousait les idées modernes, ne se sentait pas de goût pour porter un nom dérivant simplement d'une expression de jockey, elle obtint, en 1900, en même temps que son érection en ville, que son nom fût St Louis, tout court.

Les progrès accomplis depuis son incorporation lui donnaient bien le droit de retrancher ce bout de nom ; la population qui était de 1319 âmes en 1878, était de 16,000 en 1900 ; aujourd'hui, elle est de 18,600 âmes et si l'augmentation graduelle se continue, ce chiffre sera triplé avant dix ans.

L'augmentation des biens fonds a été proportionnelle à celle de la population. En 1878, les biens fonds étaient de $569,758.20 ; aujourd'hui, ils sont de $7,127,986.00

Ses avantages naturels ont permis à St Louis ce développement rapide. Depuis quelques années seulement, l'ambitieuse petite ville a pris un essor industriel qui s'arrêtera on ne sait où. Par sa position, St Louis est plus rapproché du centre commercial et industriel de Montréal, que ne le sont la plupart des quartiers de la métropole elle même. Si, comme il est admis, on prend l'hôtel des postes de Montréal, comme le pivot de ce centre, il suffit d'un coup d'œil sur la carte pour constater que la distance à parcourir est moins grande pour aller à la ville de St Louis, qu'aux quartiers de Ste Cunégonde, St Henri, Hochelaga, St Denis. Quand aux autres municipalités de la banlieue, il est inutile de les mentionner. A l'avantage de la distance St Louis en joint un autre, celui des facilités de communications. Deux grandes artères, ayant les meilleurs services de tramways, transportant en quelques minutes le citoyen de St Louis au cœur de Montréal Les tramways de la rue St Laurent, ceux de l'avenue du Parc, ceux d'Outremont et ceux de l'avenue Mont-Royal, pour le Montreal Street Railway et les tramways du Sault sont toujours à la disposition des gens de St Louis. C'est pourquoi on n'y connait pas ce que c'est qu'attendre après les chars. Ce point serait suffisant pour expliquer l'augmentation si rapide de la population. Ceux qui veulent, le soir, respirer loin de l'atmosphère surchauffé et nous sièreux de la ville, et le matin, se rendre rapidement à leur bureau, y sont servis à souhait. Mais il y a plus ; ceux qui recherchent les frais ombrages, les tendres verdures et les brises parfumées par les forêts du Mont Royal, trouvent à St Louis ce qu'ils désirent, tout en restant à proximité de la ville.

Voilà pour ceux qui, tout dépensant leur énergie à Montréal, veulent pour renouveler leurs forces épuisées un milieu plus propice au repos de chaque soir, mais les habitants de St Louis ne dépendent pas uniquement de leur grande voisine pour un théâtre à leur activité. Une administration municipale sage et progressive a su y attirer un grand nombre d'industries qui s'y sont implantées pour y vivre et y grandir.

Parmi celles-ci, mentionnons les usines et fabriques de P. J. Peck & Co., Ltd., qui emploient six cents personnes, de Philips Electrical Works, Ltd., qui donnent jour et nuit de travail à cent cinquante hommes, de la Montréal Shirt & Overall Co., qui ont plus de cent cinquante employés et employées, de la Mile End Clothing Co., de la Craig Piano Co., de l'American Cap Co., de M. Paul Demers, de Carrier Frères, de J. Lamouche, de la Ruyall Screw Co., de la Hill Electrical Switch Co., etc., etc

De plus, St-Louis se flatte de posséder le seul véritable grand magasin à rayons de la banlieue ou des quartiers ruraux de Montréal, capable d'être comparé avantageusement aux grands magasins de la rue St Jacques ou de la rue Ste-Catherine.

Le gros de la population trouve donc facilement de l'emploi à St Louis, dans tous les métiers et toutes les professions.

L'élévation du terrain en fait un des endroits les plus salubres de l'île de Montréal, et tous les travaux sanitaires modernes, aqueduc, égoûts, etc., sont venus ajouter à la salubrité naturelle du site.

Tout comme Montréal, St Louis est éclairé à l'électricité et au gaz, possède une brigade de pompiers répartie en deux postes, une force de police bien organisée, faisant qu'on y dort sans la crainte du feu ou des voleurs. Les rues sont macadamisées et les trottoirs bien entretenus.

L'administration des choses municipales est centralisée à l'hôtel de ville, un magnifique édifice, terminé depuis à peine un an, et dont la beauté architecturale fait le légitime orgueil de tous les citoyens. St-Louis a en outre un bureau de poste et trois banques.

Parmi les principaux édifices on remarque l'église de St-Louis du Mile-End dont les flèches dorées sont visibles à une grande distance, l'institution des Sourds-Muets, le couvent des Sœurs de la Providence et l'Académie St Louis.

Les institutions d'éducation comprennent deux autres écoles catholiques et une école protestante. Les écoles sont fréquentées par plus de trois mille enfants.

Les anglicans, les presbytériens et les méthodistes y possèdent chacun un temple.

La ville de St-Louis a une superficie de 729 âcres, répartie en 8,168 lots dont la moitié sont encore vacants, ce qui veut dire que les personnes présidant aux destinées de l'orgueilleuse petite ville ont encore un champ vaste pour exercer leur talent et leur activité.

Jusqu'à ce jour, le taux des taxes et des assurances est moins élevé à St-Louis qu'à Montréal ; le prix des loyers est aussi élevé, à cause de la tendance générale à fuir les demeures du centre de la ville. C'est pourquoi St-Louis, avec ses quatre mille lots vacants est un des plus beaux endroits où un capitaliste sage puisse placer ses capitaux avec profits dans la construction.

St-Louis est inévitablement destiné à être annexé à Montréal ; tôt ou tard, il sera englobé · quand ce jour viendra-t-il ? Il serait présomptueux de le dire maintenant. Depuis l'annexion de St-Henri à Montréal, la ville de St-Louis est, en population, la troisième ville de la province de Québec, et elle gardera probablement ce rang tant qu'elle gardera son autonomie.

Jusqu'à présent, elle n'a eu qu'à se féliciter de son administration municipale autonome. Souhaitons-lui que cela dure toujours.

Reid & Archibald

BOITE DU BUREAU DE POSTE
429

CONSTRUCTEURS DE QUAIS ET PONTS
ET CONTRACTEURS EN GENERAL.

Ils font aussi des travaux d'éclairage et de remorquage par toute la Province. Ils vendent toutes sortes de matériaux pour la construction des quais et l'empilage du bois. . .

BEDFORD CHAMBERS,
Chambre 10, - - - Halifax, N. E.

TÉLÉPHONE
6 2 0

Acadia Powder Co.

Limitée

MANUFACTURIERS DE

DYNAMITE

Poudres à Miner et à Fusil, Poudres à Balles et pour Exploitations de Mines.

Explosifs sans Flammes pour Mines Gazeuses,
Dynamite pour Mines souterraines, Fusées souterraines.

AGENTS MANUFACTURIERS POUR

Appareils Electriques à Miner, Batteries Electriques, Fusées Electriques, Fils Isolés, Fusées de Sûreté, Détonateurs, etc.

BUREAUX:

76 & 78 RUE GRANVILLE
HALIFAX, N. E.

Téléphone 251 — Boîte du Bureau de Poste 520

RICHARD
Photographe
402 Ste-Catherine, Est,
MONTREAL

L'ATELIER EST OUVERT LE DIMANCHE DE 1 à 5 hrs., P.M

SPECIALITE:
Composition de Groupes, et poses d'enfants.

Vice-Président de l'Association des Photographes de la Province de Québec.

Normandin, Prance & Cie,

MANUFACTURIERS
de toutes sortes de

BROSSES

309, rue Saint-Paul, Montreal.

Ils font une spécialité pour Brosses de Peintres et de Kalsomine, dans tous les genres; Brosses à cheveux et pour habits. Brosses pour les finisseurs en cuivre reliures, Brosses circulaires et rotatives; Brosses à cire et pour les militaires Brosses pour les bouteilles, de toutes descriptions, en assortiment ou faites à ordre Aussi Brosses de ménage de toutes sortes.

Balai Cheval et Epousseteur de toutes les qualités.

AVIS. — Faites usage des Brosses **Normandin & Prance**, ce sont les meilleures sur le marché, elles coûtent moins cher.

LE DISTRICT DU LAC ST-JEAN

Son merveilleux développement et son brillant avenir

L'honorable M Allard, ministre des Travaux Publics, qui a fait une visite officielle au pays du Lac St Jean, en mars 1906, est revenu enchanté de tout ce qu'il avait vu, ce sentiment fut partagé par l'honorable M McCorkill et l'honorable M Prévost, qui visitèrent cette région admirable pour la première fois, en 1905 Ces ministres avaient lu dans les journaux de nombreux rapports sur les progrès remarquable accomplis dans le territoire du Lac St Jean, mais ils n'hésitèrent pas à dire que toutes ces descriptions étaient restées au-dessous de la vérité

La supériorité des trains et de la plateforme du chemin de fer de Québec et Lac St Jean, la magnificence des paysages le long de la ligne, les nombreux agréments offerts aux touristes et aux amateurs de chasse et de pêche, les avantages qui se présentent pour les colons, les capitalistes et les industriels, toutes ces choses produisent une agréable surprise auprès de ceux qui visitent cette région pour la première fois

Sur la ligne principale de la voie ferrée on n'a pas dépensé moins d'un million de dollars en améliorations permanentes La plateforme a été remblayée et élargie, on a adouci les rampes, redressé les courbes, remplacé les ponts de bois par de solides constructions en acier capables de résister aux charges les plus lourdes, puis on a posé sur une grande partie de la ligne des rails d'acier de soixante-dix livres à la verge On a construit sur la rivière Jacques-Cartier un nouveau pont de fer très coûteux, reconstruit la ligne sur une longueur de quatre milles, supprimé plusieurs courbes et raccourci la distance d'un mille et demi Le terrain du terminus à Québec a été considérablement agrandi et la compagnie possède maintenant un grand quai à eau profonde de trois cent pieds de long et vingt-huit pieds de profondeur à eau basse, faisant face au bassin Louise

La superficie des voies d'évitement à Hedleyville a été plus que doublée par l'achat des terrains environnants, un nouvel atelier de construction et de peinture a été construit à Québec et on a pourvu l'atelier de réparation des locomotives de plusieurs machines nouvelles. Quelques-unes des nouvelles locomotives construites dans les célèbres usines Baldwin, de Philadelphie, sont du modèle Compound et pèsent soixante-quinze tonnes à part du tender, soit le triple des premières locomotives employées sur la ligne Grâce aux améliorations faites sur la plateforme et les rampes, ces locomotives modernes hâlent des trains de 620 tonnes, tandis que le maximum était de trois cents tonnes autrefois. C'est ainsi qu'un seul train peut transporter 14,000 minots de blé, même en gravissant les rampes les plus fortes ; c'est ce qui a lieu depuis quelque temps, de Parry Sound sur le chemin de fer du Grand Nord.

Le réseau s'est encore allongé de quarante milles par la construction de l'embranchement de La Tuque qui sera ouvert au trafic à la fin de l'année 1906. La Tuque Junction, sur la ligne du chemin de fer de Québec et Lac St-Jean, d'où le nouvel embranchement se dirige vers le nord-ouest sur les chûtes de La Tuque, se trouve à 78 milles de Québec, sur le St-Maurice, à un endroit où la ligne principale du chemin de fer se trouve près de la rivière Batiscan. A cet endroit, le magnifique cours d'eau est traversé par un pont solide en acier avec piles en maçonnerie De l'autre côté du pont, la nouvelle ligne suit la rivière Jeannette qui est la décharge du lac Edouard, sur une longueur de dix milles, en franchissant les hauteurs abruptes des Laurentides à travers un panorama grandiose, pour rejoindre le Lac au Lard et longer une suite de lacs et de cours d'eau arrivant ensuite au lac Wayagamack, qui se déverse dans le St-Maurice Enfin la voie ferrée rejoint le St-Maurice, à la superbe chute de La Tuque, qui se trouve au terminus de la navigation à vapeur sur ce fleuve, et est ainsi ramené à la distance de 118 milles seulement de Québec La pit- [illegible] La Tuque a de tel[illegible] quelle pourrait fournir [illegible] l'électricité un pou[illegible] 30,000 chevaux vapeur [illegible] Shawinigan [illegible] l'exploitation forestière [illegible] cette [illegible] importance qu'au[illegible] l'Ottawa [illegible] elle emploie 6,000 [illegible] la coupe des billes est de [illegible] par année Le gouvernement [illegible] d'exploiter [illegible] limites [illegible] La Tuque [illegible] millions d'acres [illegible] la colonisation [illegible] Lac St Jean la colonisation fait de grands progrès Pendant la saison de 1905 pas moins de 2,516 nouveaux colons y ont acquis les terres et la population totale du Lac St Jean approche aujourd'hui de 50,000 âmes Les nouveaux townships au nord et à l'ouest du Lac St Jean [illegible] rapidement avec l'aide [illegible] de la compagnie du chemin de fer qui transporte gratuitement les colons avec leurs effets Dans Normandin il ne reste plus de lots à vendre et les nouveaux colons doivent se rendre dans les townships Girard et Albanel Quelques uns de ces [illegible] se trouvent à 75 milles du [illegible] de fer

Les [illegible] ble du Lac St-Jean [illegible] les productives de la province de Québec, et le rendement annuel [illegible] de l'industrie laitière — beurre et fromage — n'est pas loin d'atteindre [illegible] millier de dollars

Le bois de commerce apporté à Québec par le chemin de fer de Québec et Lac St-Jean forme plus de cinquante pour cent de la quantité totale exportée de ce port

Le développement industriel de cette région marche pas à pas avec le développement agricole Tout le long de la voie ferrée, on rencontre des scieries et des fabriques de pâte de bois On trouve des scieries au lac St-Joseph, au lac Sergeant, à Bourg Louis à St Raymond, à Allan Mills, au lac Long, à Perthuis, à la Rivière à Pierre, au lac Pearl, au lac Bouchette, au lac des Commissaires, à Ouatchan, à Roberval, au Petit Péribonka, à Mistassini, à St Gédéon, à Chicoutimi et à plusieurs autres endroits Les grandes scieries de M B. A Scott, à Roberval et la fabrique de pâte de bois à Chicoutimi, une des plus grandes du monde méritent une mention particulière, ainsi que les établissements de M Harold Kennedy, de MM Price Bros et de M Richard Turner Pendant un certain temps, le chemin de fer de Québec et Lac St-Jean était le seul débouché pour les établissements de Grand'Mère et de Shawinigan par son raccordement avec le Grand-Nord

Nous ne nous étendrons pas sur les plaisirs de la chasse et de la pêche offerts aux amateurs dans toute cette vaste région, tout le monde connait si bien la célèbre ouananiche du Lac St-Jean qu'il est superflu d'en parler plus au long

Les touristes et les amateurs de sport trouvent tout le confort désirable aux hôtels du lac Edouard et de Roberval L'année dernière, on a construit une superbe maison d'été pouvant loger deux cents voyageurs, sur les bords du lac St-Joseph, une des plus jolies nappes d'eau du Canada Plusieurs trains par jour circulent entre cet endroit et Québec et le trajet se fait en moins d'une heure Les jeux et les amusements de toutes sortes y attirent une clientèle aussi nombreuse que choisie, les courses en bateaux, les bains, le golf, les promenades sur l'eau, la pêche et une foule d'autres sports sont à la disposition de ceux qui logent à l'hôtel ou qui habitent les résidences d'été érigées en grand nombre sur le bord du lac et occupées par des Canadiens et des Americains

La province de Québec, en accordant des subventions pour aider à la construction du chemin de fer, a puissamment aidé au progrès et à l'exploitation des ressources naturelles de cette région, et aujourd'hui elle en tire assez de revenus par la vente des terres et des limites à bois pour payer amplement l'intérêt des subventions accordées

E. H. LEMAY

M F. H. Lemay, né à l'Abord-A-Plouffe, près Montréal, est un des citoyens les mieux connus Son père fut, sans aucun doute, le pionnier de la navigation, du transport et du flottage du bois, du district de l'Ottawa.

M. Lemay, mettant à profit l'expérience acquise dès son jeune âge, est devenu, depuis ces vingt dernières années, un des plus considérable parmi tous ceux qui se livrent au commerce de bois

L'importance que M Lemay a imprimée à ses affaires n'est pas seulement limitée à la métropole du Canada mais ses relations se sont étendues à tous les centres importants tant du Canada que des Etats-Unis, et en Europe et notre entreprenant concitoyen a établi des succursales dans toutes les provinces du Dominion, et à l'étranger.

Sa longue expérience et ses hautes capacités le désignaient à l'attention du gouvernement, et en 1896, il fut nommé par un arrêté ministériel commissaire du port pour représenter les intérêts du gouvernement, c'est-à-dire les intérêts du pays auprès de la commission

Très au courant des questions d'exportation et de transport, M Lemay est certainement un des hommes les plus qualifiés pour remplir honorablement le poste de confiance auquel il a été appelé dans un moment où se transforme tout l'outillage de notre port et où ses destinées futures s'établissent sur des bases solides

Libéral indépendant en politique, M. Lemay quoique ayant joué un rôle proéminent, n'a jamais recherché aucune faveur ni aucun emploi.

M. AIME GEOFFRION, C. R.

M. Aimé Geoffrion, avocat, naquit le 13 novembre 1872, à Montreal Fils de feu l'hon. C. A. Geoffrion et petit-fils de feu Sir A. A. Dorion.

Il fit ses études au collège des Jésuites et son droit à McGill Il fut admis à l'exercice de la profession d'avocat en 1894 et nommé C. R. en 1903 Il est professeur à l'Université McGill

M. Geoffrion occupe une situation très en vue au barreau de Montréal Quoique jeune avocat, il a su par ses talents, par ses études et par son assiduité au travail se conquérir une réputation de premier ordre.

Déjà il a plaidé au Conseil Privé plusieurs causes de très haute importance. Il a représenté le gouvernement d'Ottawa dans l'arbitrage international des frontières d'Alaska

On s'accorde à dire qu'il a hérité de son père et de son grand-père des belles qualités d'avocat et de jurisconsulte qui distinguèrent C A. Geoffrion et A. A Dorion

M. Aimé Geoffrion épousait, en 1896 Mlle Thibaudeau, fille de l'hon sénateur Rosaire Thibaudeau

M. Honoré Gervais, C. R.

Député de la division St-Jacques

M Honoré Hippolyte Achille Gervais Conseil du Roi, Docteur en droit, représentant de la division St Jacques de Montréal au Parlement Fédéral naquit, Richelieu comté de Rouville le 11 août 1864

Un de ses ancêtres paternels Jean Gervais substitut du juge et procureur fiscal [illegible] d'Auzon, près d'Angers [illegible] de l'Anjou en 1653 il s'établit à Ville Marie (maintenant Montréal) Un arrière grand père de sa mère a fait du service dans un des derniers régiments envoyés de France pour défendre sa colonie, c'était en 1755-60

M Gervais, après un brillant cours classique au collège Sainte Marie de Monnoir passa à l'Université Laval qui lui conféra le titre de Docteur en en droit, en 1882, deux après que le Barreau de Montréal l'eut admis au nombre de ses membres Il a été créé Conseil de la Reine en 1897

Les choses de l'éducation de l'éducation supérieure surtout ont toujours eu un puissant attrait pour celui qui fait le sujet de la présente esquisse Il est directeur de l'Ecole Polytechnique de Montréal, il a fait preuve d'un grand dévouement personnel quand il s'est agi, il n'y a pas longtemps d'asseoir cette école sur des bases solides et la maintenir à la hauteur des progrès de la science moderne Depuis 1896, M Gervais est professeur de Droit International et de Procédure Civile à l'Université Laval, son influence et son travail ont beaucoup fait pour faire obtenir des donations à son université privilégiée de même que pour améliorer la Faculté de Droit Depuis plusieurs années, il est membre du Conseil du Barreau de Montréal et de la Commission des Examinateurs du Barreau pour la Province de Québec, il fait aussi partie de la "Société de Législation comparée de France comme membre correspondant

M Gervais est l'auteur de plusieurs dissertations et véritables œuvres sur notre droit, il est une des lumières de la profession Il pratique en société avec l'Hon. H. B Rainville, C. R. ex-président de la Commission des Finances de Montréal et ex-orateur de l'Assemblée Législative, l'hon. H. Archambault, C. R, L. L. D président du Conseil Législatif de la Province de Québec et ancien Procureur général et M. Paul Rainville, la société légale est connue sous le nom de Rainville, Archambault, Gervais et Rainville.

Libéral en politique, il entra dans la vie public en 1904, alors que dans une élection partielle, il défit M. J-G-H Bergeron par une majorité de 700 voix, aux élections générales de la même année, il était réélu pour la même division Saint-Jacques de Montréal Ses collègues de la chambre fédérale le choisirent comme Président du Comité des Débats, à la session de 1905

M Gervais est membre des clubs Rideau d'Ottawa, Montreal Club Club Canadien Club Saint-Denis de Montréal

Le député de la division Saint-Jacques est aujourd'hui l'un des hommes en vue dans le parti libéral et il est reconnu comme l'un des débaters les mieux renseignés au Parlement

ERRATA

Erreur dans la biographie de l'échevin N Lapointe, il est né en 1849 au lieu de 1839

MENDOZA LANGLOIS

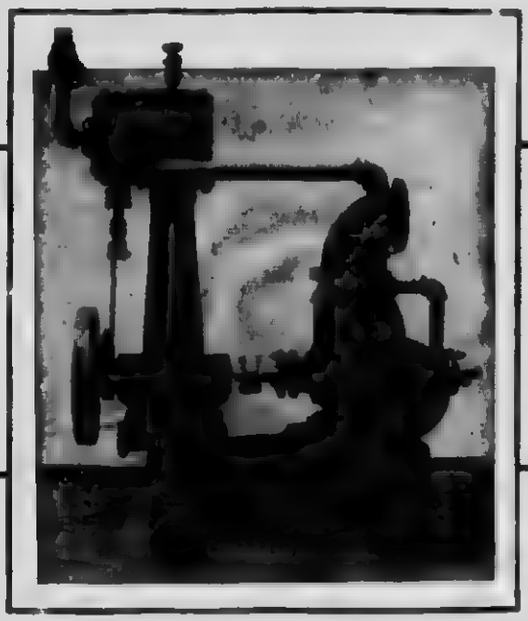
Expert en Immeubles

No 62 RUE ST-JACQUES, MONTREAL

Téléphone Bell Main [illegible]

Achats, ventes et échanges de propriétés à commission. Lots vacants dans tous les quartiers de la ville. Location de maisons de ville et de campagne. Administrateur de successions.

W. W. HOWELL & CO.



Sont les propriétaires des ateliers et bureaux immenses situés aux

Nos 296, 298 et 300

Rue Upper Water, Halifax, N.E.

Vis-à-vis le quai et les bureaux de l'Intercolonial.

Telephone 618

Ce sont des Ingénieurs et Machinistes mécaniciens de même que des Fondeurs de cuivre.

Ils fabriquent toutes sortes d'ENGINS POSSIBLES,

Patrons et modèles les plus nouveaux.

La Vignette ci-dessus est la reproduction de notre Engin-Pompe Centrifuge de 6 pouces, ayant une capacité de 1,500 gallons par minute. Nous fabriquons des pompes semblables jusqu'a une capacité de 5,000 gallons par minute et en avons toujours en mains pour louer dans les cas de naufrage, rupture d'aqueduc, irrigation subite, etc., etc.

Pictou Marine Railway

1 Flotteur "Cradle," 1500 tonnes. 1 Flotteur, 800 tonnes.

J. & J. YORSTON

FONT LA

Construction et la Réparation de Navires de toutes sortes

AVEC PROMPTITUDE.

TOUJOURS EN MAINS

MATERIAUX DE TOUS GENRES POUR REPARATIONS

Vendus aux plus bas Prix.

Pictou, Nouvelle Ecosse.

A. M. ROWAN

**Ferronneries,
Peintures,
Huiles,
Vitres et
Meubles de
Maison,
Coutellerie,
Matériaux pour
Couvertures.**

AGENTS POUR LES CELEBRES

**Moissonneuses,
Rateaux,
Faucheuses,
Lieuses,
et Etendeurs
de Fumier,
de la fabrique
McCORMICK.**

331, Main St., N. E.
St-Jean, Nouveau Brunswick

Les meilleures terres cultivables du monde entier

L'OUEST CANADIEN

Le gouvernement du Dominion a ouvert toutes larges les portes de l'Ouest aux colons; tout homme âgé de 18 ans et plus, peut obtenir gratuitement cent soixante acres de terre

Les terrains se trouvent à proximité des écoles, des églises, des marchés et des gares de chemin de fer. L'an dernier, près de 150 000 nouveaux colons vinrent s'y fixer. Dans ce nombre nous en comptons un tiers qui viennent des centres américains où la culture se fait sur une grande échelle. Ces derniers, outre le homestead obtenu du gouvernement, achetèrent des compagnies de chemin de fer et d'autres corporations des étendues de terrains considérables, convaincus qu'en s'assurant la propriété du terrain disponible dans l'Ouest canadien, ils faisaient de bonnes opérations commerciales.

LES CONDITIONS AVANTAGEUSES OFFERTES

LES PATURAGES. — [illegible] les plus nourrissantes [illegible] l'année durant. [illegible] les troupeaux de bestiaux en bonne condition, [illegible] les prairies. Le bétail [illegible] sur le marché parfaitement [illegible] graisse, et cela sans avoir besoin d'être soumis à un régime spécial d'alimentation pour former la graisse.

CHAUFFAGE. — On peut se procurer le bois de chauffage et le charbon à des prix raisonnables. Des forêts boisés entourent les bords des lacs et s'échelonnent sur les bords des rivières. On trouve le charbon dans plusieurs parties du pays. Les colons peuvent obtenir du gouvernement, au prix minime de quelques centins par tonne, le droit d'exploiter les mines de charbon sur les terres publiques pour leur usage particulier. De même, complète liberté est donnée aux colons pour couper le bois de construction dans le but de s'en servir pour des fins particulières.

MARCHES. — Il y a un excellent marché pour tous les produits agricoles: blé, beurre, œufs, volailles et autres denrées de la ferme. Les prix ne diffèrent pas de ceux des centres de l'Est. Les épiceries, tissus, vêtements, etc., coûtent à peu près le même prix que dans cette partie du pays.

CLIMAT. — Le climat est moins excessif que dans la plupart des districts de Québec et ceux de l'Est. En été, la température est agréable avec plus d'heures de soleil pour mûrir les récoltes. On n'a pas à redouter le souffle brûlant des vents chauds durant l'été, et la température de l'hiver n'est pas plus rigoureuse que dans l'Est. Quant à la chute des neiges, elle est plus considérable.

LES FACILITES DE COMMUNICATIONS PAR VOIE FERREE.

Deux réseaux de chemin de fer, avec ligne principale et tronçons, traversent cette région. On projette la construction de nouvelles voies. Dans quelques années, trois grands réseaux s'étendant d'un océan à l'autre traverseront la région.

L'OUEST CANADIEN

Réglements pour les Homesteads

INSCRIPTIONS

Le concessionnaire peut enregistrer personnellement l'inscription d'un homestead au bureau local des terres du district où se trouve la terre dont il veut prendre possession; ou, si le colon le désire, il peut, en s'adressant au ministre de l'Intérieur à Ottawa, au commissaire de l'Immigration à Winnipeg ou encore à l'agent du district où se trouve le terrain, enregistrer son homestead par une tierce personne.

Un honoraire de $10.00 est requis pour l'enregistrement d'un homestead.

OBLIGATIONS SUR LE HOMESTEAD

En vertu de la loi actuelle, les obligations à remplir sur le homestead pour avoir droit à une concession [illegible] peuvent être remplies de la manière suivante, à savoir:

1. Il faut habiter sur le homestead et en cultiver le sol au moins six mois par année durant un laps de temps de trois ans.

2. Si le père (ou la mère, par [illegible] décès du père) de toute personne ayant droit de réclamer [illegible] habite une ferme [illegible] du terrain retenu par la [illegible] comme homestead, [illegible] aux conditions [illegible] loi concernant le lieu de résidence avant l'émission des lettres patentes par la susdite personne si elle demeure avec son père ou sa mère [illegible].

3. Si le colon habite d'une manière permanente sur une ferme dont il est propriétaire, et cela dans les environs du homestead, les conditions légales concernant l'endroit de résidence peuvent être remplies en établissant que la dite personne habite sur le dit terrain.

La demande pour lettres patentes, devrait être faite à la fin de la troisième année, soit à l'agent local, [illegible] ou à l'inspecteur des homesteads. Le colon, avant de faire sa demande pour obtenir son brevet de concession, devra, six mois d'avance, donner avis par écrit de son intention au Commissaire des terres de la Couronne à Ottawa.

RENSEIGNEMENTS

Les immigrants arrivant au pays recevront au bureau d'immigration à Winnipeg ou à tous les bureaux des Terres de la Couronne du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, des renseignements sur les terrains disponibles. De plus, ils peuvent obtenir gratuitement des fonctionnaires tous les renseignements désirables sur les lois concernant les mines, les terres, le bois de construction, les mines de charbon. De même ils peuvent, sur demande, obtenir du secrétaire du département de l'Intérieur, à Ottawa, du Commissaire de l'Immigration, Winnipeg, Manitoba, ou encore de tous les agents des Terres de la Couronne au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, les renseignements concernant les règlements qui s'appliquent aux Terres du Dominion situées dans la zone du réseau de chemin de fer de la Colombie Anglaise.

W. W. CORY,
Sous-Ministre de l'Int.

LE MEILLEUR BLE DE L'UNIVERS SE RECOLTE DANS L'OUEST CANADIEN.

Le blé désigné sous la marque de "Blé dur No 1 du Manitoba" a conservé sa première place sur le marché des céréales depuis nombre d'années. Au point de vue du rendement et de la qualité, ce blé est supérieur à tout autre qu'on cultive dans n'importe quel pays. La raison pour laquelle on récolte chaque année, au Canada, bien que la saison de la végétation soit très courte, une plus forte quantité de blé, provient du fait que la végétation se développe en proportion de la chaleur des rayons solaires, constatons aussi, que sur le Même degré de latitude nord, le soleil d'été fait un travail double à cause de son séjour prolongé au-dessus de l'horizon. Durant l'hiver, quand la température devient plus froide, les jours sont plus courts. C'est un fait reconnu que plus la latitude sous laquelle le blé pourra arriver à une maturité complète est élevée, plus il approche de la perfection. Voilà pourquoi le blé de l'Ouest pèse en moyenne 62 à 66 livres, tandis que la moyenne du poids d'un minot est seulement de 60 livres dans l'Est.

BLE ROUGE D'HIVER D'ALBERTA

Depuis quatre ou cinq ans, ce blé a pris la première place comme production principale sur la ferme dans la région de la Saskatchewan et celle de l'Alberta Sud et depuis la frontière internationale jusqu'au Fort Saskatchewan, on a cultivé avec succès le blé d'hiver d'Alberta. A Red-Deer, situé à michemin entre Calgary et Edmonton, le jour précédent l'inauguration de l'érection d'Alberta en province, on éleva un magnifique arc de triomphe composé de produits agricoles. Un des ornements distinctifs de cet arc consistait dans un étalage considérable de magnifique blé d'hiver. Une exposition semblable, à une époque correspondante, eut lieu à Edmonton, et les arcs furent l'objet de l'admiration des membres de l'excursion vice-royale lors des cérémonies de l'inauguration. Le blé rouge d'Alberta jouit d'une puissance de production extraordinaire; il donne un rendement de 30 à 50 boisseaux par acre. Les rapports de la récolte pour 1905 donnent une moyenne de rendement de 38 boisseaux par acre. Maintenant que chaque gare de chemin de fer de l'Ouest a son élévateur, on peut toujours s'attendre à un transport considérable.

DES MILLIONS D'ACRES DE TERRES PATENTES SONT ENCORE DISPONIBLES.

Malgré la multitude des colons qui se sont dirigés vers l'Ouest Canadien depuis trois ou quatre ans, il reste encore des millions d'acres que les nouveaux arrivés peuvent obtenir à bas prix des compagnies de chemins de fer et de la compagnie de la Baie d'Hudson, au cas où ils ont besoin de terrains plus considérables que les 160 acres donnés gratuitement par le gouvernement.

Tous les détenteurs de "homesteads" peuvent choisir sur des millions d'acres et ils peuvent acheter les terrains à des prix raisonnables.

TARIFS DU TRANSPORT

Wagons chargés des effets des colons.

Un wagon chargé d'effets de colon aux termes de ce tarif peut comprendre les choses suivantes ici décrites pour l'utilité des colons, savoir: animaux vivants, un nombre quelconque ne dépassant pas dix tous comptés, bêtes à cornes, veaux, moutons, porcs, mules ou chevaux, meubles de maisons, effets personnels (ayant servi), wagons ou autres véhicules (ayant servi), pour usage personnel, machines aratoires et outils de seconde main, bois mou (pin, pruche ou épinette seulement) et bardeaux, ne dépassant pas dans leur ensemble 2,000 pieds, ou leur équivalent; au lieu de ce bois et de ces bardeaux, il est permis d'expédier une maison portative, grain de semence, un petit nombre d'arbres ou arbustes, un petit nombre de volailles vivantes ou d'animaux domestiques, et la nourriture nécessaire au bétail au cours du voyage.

(b).—Par "chargements incomplets" on doit entendre des meubles de ménage, des véhicules de toute sortes, des instruments et machines agricoles ayant déjà servi et destinés à l'usage personnel du colon, les voitures ou autres véhicules, pour l'usage outils de ferme ayant servi déjà. Les machines aratoires, instruments et outils de ferme de seconde main. Les envois se réduisant à moins d'une charge de wagon devront être adressés distinctement et lisiblement.

(c).—Les articles tels que les épiceries, les provisions, les objets de ferronnerie, etc., ainsi que les machines, instruments, voitures ne seront pas considérés comme effet de colon, et le transport en sera payé au tarif ordinaire.

(d).—Si le nombre permis de têtes de bétail est dépassé, les animaux additionnels sont transportés aux taux ordinaires, indépendamment des taux réduits exigés pour un wagon chargé d'effets de colons, mais ils n'excéderont pas le taux régulier exigé pour un wagon ordinaire de bétail vivant. (Ces taux réguliers du tarif seront fournis sur demande par les agents des gares.

(e).—Permis gratuits.—L'homme préposé à la garde des animaux pour les nourrir et les abreuver durant le voyage recevra un billet de passage gratuit. Quand des animaux formeront partie du fret d'un wagon, les agents se serviront de la formule de contrat pour le transport d'animaux vivants.

(f).—Charge sur le dessus d'un wagon.—Les colons n'ont pas le droit de placer des articles quelconques sur le dessus d'un wagon à marchandises ou à bétail,—ce qui serait dangereux et est absolument défendu.

(g).—Les wagons chargés ne s'arrêteront point à un endroit quelconque avant le lieu de destination dans le but de faire une partie des déchargements.

(h).—Taux pour wagons. — Les taux publiés dans la colonne portant en titre "Wagons chargés" s'appliquent à toute consignation occupant un wagon, et pesant 24,000 livres ou moins. Au-delà de ce poids, l'excédent paiera un prix en proportion. "Exemple: $205 par wagon représente 85 1/2 c. par 100 livres; c'est ce taux qu'on exigera pour l'excédent en pesanteur.

PERMIS D'ARRETER EN CHEMIN

Les colons de bonne foi ont le privilège d'arrêter aux gares où ils désirent descendre pour faire l'examen du sol. On devra s'adresser au chef du train avant d'arriver à la gare où l'on veut descendre.

CHAUFFAGE POUR LES COLONS

Tout concessionnaire d'un homestead dont la terre ne porte aucun bois de construction peut, en s'adressant à l'agent local des Terres de la Couronne, obtenir un permis pour couper le bois dont il a besoin pour les fins de construction, pour faire ses clôtures et servir de combustible sur son homestead.

RENSEIGNEMENTS ET AVIS

On peut obtenir de plus amples renseignements en s'adressant aux agences suivantes:

ETATS-UNIS

M. V. McInnis, No 6 Avenue Theatre Block, Détroit, Michigan.

James Grieve, Edifice Auditorium, Spokane, Washington.

J. S. Crawford, 214 W. Ninth St., Kansas City, Missouri.

E. T. Holmes, 315 rue Jackson, St-Paul, Minn.

Benjamin Davies, Great Falls, Montana.

T. O. Currie, chambre 12b, Callahan's Block, 203 Grand Avenue, Milwaukee, Wisconsin.

C. J. Broughton, 420 Quincy Building, Chicago, Illinois.

H. M. Williams, chambre 20 Law Building, Toledo, Ohio.

W. V. Bennett, 801 New-York Life Building, Omaha, Nebraska.

J. M. MacLachlan, Boîte 116, Waterton, South Dakota.

E. T. Holmes, 315 Jackson St., St-Paul, Minnesota.

W. H. Rogers, 3ème plancher, L. et T. Building, Indianapolis, Indiana.

Thos. Duncan, Syracuse Bank Building, Syracuse, N. Y.

C. Pilling, Clifford Block, Grand Forks, North Dakota.

Canadian Government Agent, High St., Boston, Massachusetts.

Canadian Government Agent, House Building, Pittsburg, Pa.

R. A. Burris, Port Arthur, Ont.

C. A. Laurier, Marquette, Michigan.

Benj. Davies, Dunn Block, chambre 6, Central Avenue, Great Falls, Montana.

Une vue de l'Eglise Notre-Dame et le vieux Jardin de Saint-Sulpice

M. l'Echevin A. Labrecque

M Arcadius Labrecque naquit à Lavaltrie, en Février 1852 Il fit ses études primaires chez les Frères des Ecoles Chrétiennes, puis à l'Académie Commerciale Il entra en 1868 dans le commerce et quatre ans plus tard, il ouvrait à son compte une épicerie rue Sainte Catherine Grâce à son énergie, il fut bientôt à la tête d'une importante maison de gros et de détail Aujourd'hui il est retiré des affaires après fortune faite

En 1900, il fut nommé Président de la compagnie d'assurances contre l'incendie Montréal-Canada

Monsieur Labrecque fait aussi partie des Bureaux exécutifs des Artisans Canadiens Français, de l'Union St-Pierre, et des Forestiers Indépendants

Lors de l'Erection Civile de la Paroisse Saint-Jacques en 1904, il fut nommé 1er marguillier en charge

Aux dernières élections municipales il a été élu par acclamation échevin du quartier Lafontaine

LA CANADIAN HORSE SHOE NAIL CO.

fabrique exclusivement à Montréal depuis quarante ans les clous pour les fers à cheval C'est la plus grande manufacture du genre dans le Dominion La marque de commerce "C" enregistrée par cette compagnie, a toujours été considerée dans le monde commercial d'une supériorité absolue pour les fers à cheval. Ces clous sont forgés à l'état chaud dans l'extrémité d'une barre d'acier-suédois durci au charbon de bois et d'une qualité spéciale, ils sont ensuite aiguisés et polis suivant un procédé spécial de la compagnie., Les clous "C" s'enfoncent plus facilement et durent plus longtemps que tout autre clou fabriqué et vendu en Canada Ils sont égaux à toute autre marque du monde entier

La plus grande partie des employés de cette compagnie sont canadiens-français dont plusieurs sont à son emploi depuis plus de trente ans

Si vous êtes marchand, achetez ces clous, si vous êtes maréchal-ferrant, employez-les, si vous avez un cheval, demandez-les quand vous le faites ferrer. N'oubliez pas que quand vous vous servez des clous portant la marque "C", vous encouragez nos industries nationales et nos ouvriers

Cette compagnie fut fondée à Montréal en 1865 et incorporée en 1901 avec un capital autorisé de $100,000 Le secrétaire trésorier et directeur gérant est M. Wm Small.

M. L'ECHEVIN G. DESERRES

M Gaspard DeSerres echevin du quartier Centre est l'un des hommes d'affaires canadiens français les plus en vue à Montréal Il est dans toute l'acception du mot ce que les Anglais appellent un "self-made man"

Né à St-Ambroise de Kildare, comté de Joliette il quittait le village natal à l'âge de 13 ou 14 ans et venait, le gousset vide, "courir sa chance" à Montréal

Sa ténacité, son esprit laborieux, son activité, son intelligence, toujours en éveil ses efforts de tous les jours le mirent sur le chemin du succès et de la fortune

M DeSerres siège au Conseil municipal depuis 1901 Il est directeur de la Cie d'Assurance Mont-Royal directeur de la Cie de publication du "Canada", directeur de l'Hôpital Notre-Dame, etc Il est l'un des Canadiens-français les plus riches de Montréal

M DeSerres n'est âgé que de 55 ans

M. Charles A. Wilson, C.R.

M. C.-A Wilson qui fait partie de la société légale Pélissier, Wilson et St-Pierre jouit à juste titre d'une renommée de criminaliste et avocat compétent Les causes nombreuses et célèbres qu'il a plaidées avec succès sont là pour attester de son talent et de son travail Il vit le jour à l'Ile Bizard, comté de Jacques-Cartier, en 1870 et termina avec grand succès au Petit Séminaire de Ste Therese, un cours complet d'études classiques Son cours de droit ne fut pas moins brillant et il était admis membre du barreau de la Province de Québec, en 1895.

Depuis les derniers dix ans, la plupart des accusés de crimes sensationnels qui entraînent la peine de mort, sont venus demander à son éloquence persuasive et à sa science des lois de les éloigner du gibet ou de les arracher du pénitencier On se rappelle encore les noms de Bayard et de Nesbitt accusés de meurtre qu'il défendit avec succès. Ceux qui ont eu la bonne fortune d'entendre son plaidoyer dans l'affaire de l'infortuné Bélanger, à Saint-Eustache, en gardent un souvenir ineffaçable, juge, membres du barreau, tous sont unanimes à dire qu'il prononça alors un discours qui le place au premier rang des meilleurs disciples de Thémis

M Wilson s'est occupé de politique dans les entr'actes et les luttes qu'il a faites dans l'intérêt du parti libéral, notamment dans les comtés de Laval, Bagot et Jacques Cartier resteront vivaces dans la mémoire de [illegible] Oeuvre C'est un homme dont le pays a besoin avant longtemps, on le verra dans la vie publique donner la pleine mesure de son grand talent

Il jouit d'une popularité de bon aloi auprès de ses clients et de tous ceux qui le connaissent et l'approchent

M Charles Avila Wilson a été fait conseil du Roi en juillet 1906

L'HON. M. F. L. BEIQUE

Sénateur

L Hon M F. L Béique, vit le jour à Saint Mathias, comté de Rouville en Mai 1845, il est le fils de M Louis Béique Il reçut son éducation au collège de Sainte-Marie de Monnoir, et il subissait avec distinction ses examens pour l'exercice de la profession d'avocat en 1868 Le gouvernement provincial le créa conseiller de la Reine en 1885 et le gouvernement de la Puissance lui conférait le même honneur en 1889

En 1875, il épousait Mlle Dessaules, fille unique de feu l'honorable L A Dessaules membre du Conseil Législatif de la Province de Québec

L'Hon. M Béique fait partie de plusieurs puissantes compagnies financières, il a été engagé comme avocat et conseil dans plusieurs des causes les plus importantes dont nos tribunaux ont été saisis. On se rappelle par exemple, qu'il représenta le gouvernement canadien devant la Commission de la Mer de Behring, en 1888.

Il fut bâtonnier de l'Ordre des Avocats à Montréal de 1891 à 1893

Pour rendre hommage à ses hautes connaissances légales, l'Université Laval lui conféra en 1900 le titre de Docteur en Droit

En 1906, il représenta devant la Cour de l'Echiquier et devant le Conseil Privé le chemin de fer Delaware & Hudson pour lequel il acheta, au prix de $1,000,000, le chemin de fer de la Rive Sud et des Comtés-Unis

L'honorable M Béique est président de la "Compagnie de Publication du Canada, Limitée"

Il représente la division de Salaberry au sénat du Canada, depuis le 8 février 1902

L'Hon. M. Béique a toujours été l'un des esprits dirigeants du parti libéral dans le district de Montréal et dans les moments les plus difficiles on eut toujours recours à son expérience, à ses conseils et à sa sagesse.

LYMAN, SONS & COMPANY

Cette maison de commerce a été fondée par Lewis Lyman, oncle des défunts Messieurs Henri et Benjamin Lyman, en compagnie avec le docteur Wadsworth ; elle était connue sous le nom de Wadsworth et Lyman. La raison sociale de cette importante maison a été Lewis Lyman et Cie Day, Gelston et Cie, Hedge et Lyman, Wm. Lyman et Cie, Lyman Savage et Cie ; Lyman, Claro et Cie, et en 1870, elle était avantageusement connue sous le nom de Lyman Sons et Company.

Affiliée à la Lyman Brothers et Cie Limitée, de Toronto, son commerce s'étend par tout le Canada, à Terreneuve et dans la Nouvelle Ecosse

Les propriétaires sont MM. Henry H Lyman, Arthur Lyman et les représentants du défunt M. Henry Lyman

Cette maison fait le commerce de drogues, de préparations chimiques pour les pharmaciens, appareils, instruments, appareils et autres instruments chirurgicaux.

Les bureaux et ateliers sont aux Nos. 380-386 rue Saint-Paul à Montréal.

Le laboratoire pour les drogues et les épices est sur la rue Prince, Montréal

La Toronto Lithographing Co., Ltée

Cette compagnie établie en 1870 a pour président M William Stone, ses bureaux et ateliers sont aux Nos 160 et 468 rue King West, à Toronto Son capital est de quatre cent cinquante milles dollars et elle donne de l'ouvrage à 250 personnes, elle exécute toutes sortes de travaux de lithographie, gravure, elle fabrique les calendriers, cartes, pancartes, couvertures de catalogues, nouveautés pour annoncer, etc Son commerce s'étend de l'Atlantique au Pacifique Ses ateliers tout neufs, ils ont été construits en 1902, sont les plus grands et les plus complets qu'existent dans les colonies anglaises ; dernièrement elle achetait une ruelle mesurant 100 x 100 pieds, en arrière de son édifice pour construire, dans le cours de l'année une allonge nécessitée par l'augmentation de son commerce. Elle possédait onze terrains en 1882, elle en a maintenant 250

Les directeurs ont une grande confiance dans l'avenir du Canada "l'immense développement actuel du pays", disent-ils, "n'est qu'un commencement ; ses merveilleuses ressources rendent son avenir certain et nous comptons sur de nombreuses années de prospérité"

LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL

La compagnie de Téléphone Bell est une institution qui peut-être [illegible] que toute autre a contribué à réunir les diverses municipalités de l'île de Montréal en un grand centre sous le nom de "Greater Montréal". La force centralisatrice et [illegible] poussée donnée au commerce [illegible] par un service téléphonique local et à longue distance comptent pour beaucoup dans le développement d'une ville. Dans le cas de Montréal, où la compagnie de Téléphone Bell possède 17,000 stations d'abonnés, il serait difficile d'exagérer l'influence exercée par la facilité des communications téléphoniques sur le progrès de la ville. Les lecteurs de ce journal liront avec intérêt une courte notice historique sur cette institution [illegible] avec les compagnies subsidiaires, s'étend au loin et sert les intérêts du pays.

La compagnie de téléphone Bell fut incorporée par un acte spécial du Parlement en 1880, avec un capital de $500,000. A cette époque, la compagnie s'assura le contrôle de tous les systèmes de téléphone [illegible] et des lettres patentes [illegible] Dès alors, elle réorganisa et consolida les raccordements, [illegible] et commença la [illegible] d'appareils téléphoniques de divers genres. Ses lettres patentes furent cependant annulées en 1885 par décision du ministre de l'agriculture à Ottawa. Depuis cette époque, le champ des opérations du téléphone fut ouvert à tous.

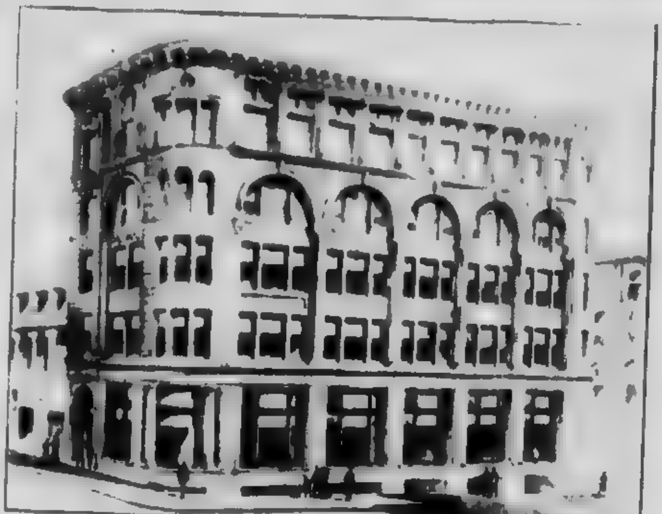
Pendant cette première phase de son existence, la compagnie rencontra des difficultés considérables, dont on a peine à se rendre compte aujourd'hui. Mais l'utilité du téléphone était loin d'être appréciée à cette époque. Les tentatives pour installer le service du téléphone dans les districts ruraux des Provinces Maritimes, de Québec, d'Ontario et du Nord-Ouest échouèrent et causèrent des pertes aux organisateurs. La difficulté principale provenait du fait que le public ne se rendait pas compte des avantages d'un réseau téléphonique et ne voulait pas consentir à défrayer les dépenses de son maintien.

Au Nord-Ouest, la compagnie de Téléphone Bell subit de rudes échecs après l'effondrement du grand "boom" de 1885. Plusieurs centres furent abolis, et les opérations de la compagnie aboutirent à des déficits.

Mais, en dépit de ces difficultés premières, la compagnie se montra tenace. Graduellement cette indifférence allait en diminuant, et avec sa disparition, la compagnie de téléphone Bell a vu augmenter sans cesse le nombre de ses clients, non seulement dans les grandes villes, mais encore dans les villages et les districts ruraux.

Comme il a été prouvé l'an dernier devant la commission spéciale, à Ottawa, l'augmentation des affaires de la compagnie dans les districts ruraux, pendant les trois ans précédant 1905, n'a pas été moins de 50 pour cent.

Cette augmentation, en dehors des



[illegible] centres et des villes de moindre importance est clairement prouvée par le nombre de stations payantes établies dans les villages et districts ruraux.

Ce développement, par période de cinq ans depuis la fondation de [illegible] se trouve comme suit:

Stations publiques

31 décembre	1880— 38
	1885— 49
	1890—151
	1895—268
	1900—49

Chacune de ces stations [illegible] sert pour le district rural environnant et de cette manière une étendue de territoire considérable jouit du service de téléphone dans tous les [illegible] des provinces.

[illegible] établir les [illegible] la compagnie de Téléphone Bell [illegible] les dépenses considérables [illegible] nécessitaient, n'est pas [illegible] des autres [illegible] elle a donné l'exemple de l'esprit d'entreprise et ses progrès ont été remarquables.

[illegible] stations de raccordement et de [illegible] aux diverses périodes de l'existence de la compagnie, ont suivi une marche ascendante, comme le prouvent les chiffres suivants:

31 décembre	1880— 13
	1885—126
	1890—212
	1895—345
	1905—426

Un tableau de l'extension des opérations téléphoniques préparé pour le Transcript de Boston, présente à ce sujet des faits intéressants. Comparée aux compagnies opérant dans des territoires où les mêmes difficultés existent relativement à la construction et la densité de la population, la compagnie Bell a fait des

[illegible] Comme exemple [illegible] augmentation [illegible] des [illegible] la [illegible] Téléphone [illegible] Buffalo [illegible] Canada [illegible]

[illegible] distance [illegible] idée exacte de l'extension des opérations de la compagnie en publiant des chiffres. Dans les provinces de Québec et d'Ontario toutes les parties établies depuis un certain nombre d'années, à quelques rares exceptions près, sont pourvues d'un service téléphonique à longue distance établi par la compagnie Bell.

De plus, dans le Nord-Ouest, ce service s'étend de Winnipeg jusqu'à Moosomin, Saskatchewan. Cette année on projette d'ériger de nouvelles lignes qui rendront possibles les communications téléphoniques entre Rainy River ou Fort France, Ontario et Moosejaw, dans la Saskatchewan, soit une distance de 607 milles et du côté sud de ces endroits et d'autres centres intermédiaires, jusqu'à Chicago.

Actuellement, la compagnie a en opération 47,082 milles de fils avec une étendue de 8,645 milles de poteaux. En 1905, on a ajouté au réseau de longue distance 8,645 milles de longueur. Durant l'année 1906 on a l'intention d'installer dans les provinces de Québec et d'Ontario [illegible] milles de fils [illegible] Dans le Nord-Ouest [illegible] cette année [illegible] fils [illegible]

Ces entreprises exigeront l'emploi de 1,000,000 livres de fil de cuivre.

La difficulté éprouvée par la compagnie pour se procurer des instruments, les appareils de fabrication canadienne, a décidé la compagnie Bell à fabriquer elle-même le matériel dont elle a besoin. Ce genre d'affaires progressa si rapidement qu'on jugea nécessaire de former une compagnie pour la fabrication de tous les appareils électriques nécessaires à la Compagnie et au commerce canadien. A cet effet on organisa une société sous le nom de "The Northern Electric and Manufacturing Co." qui fut érigée en corporation. Les affaires de cet établissement ont vite progressé et aujourd'hui il emploie plus de mille ouvriers. Le local qu'occupait la compagnie sur la rue Aqueduc est devenu trop exigu et sous peu elle occupera sa nouvelle usine érigée sur un terrain spacieux situé au coin de la rue Notre-Dame et de la rue Guy et qui s'étend jusqu'à la rue William. Ce sera le plus vaste établissement du genre au Canada.

En outre, pour produire l'énorme quantité de câble nécessaire au posage des fils souterrains dans les grandes villes, on a fondé un nouvel établissement sous le nom de "Wire and Cable Company" de Montréal, dont l'usine se trouve sur la rue Guy et emploie 250 ouvriers, fournit le fil et le câble pour les besoins du service téléphonique et procure les mêmes articles aux établissements qui en ont besoin pour différents objets.

La compagnie de Téléphone Bell occupe un magnifique édifice à l'épreuve du feu, situé au coin des rues Notre-Dame et St-Jean. C'est là que se trouvent ses bureaux d'administration ainsi que son bureau principal de service téléphonique. En outre elle a trois bureaux auxiliaires dans la ville de M[illegible]

Tous ces édifices [illegible] de la compagnie.

A Toronto [illegible] les trois [illegible] ses stations [illegible] principal [illegible] se trouve [illegible] Parkdale [illegible] A Toronto [illegible] des affaires [illegible] nombre [illegible] sera [illegible] compagnie [illegible] sont sa propriété [illegible] ou dans chacune [illegible] Kingston, Winnipeg [illegible] Ottawa, Sherbrooke, [illegible] et Carman, Manitoba.

A Ottawa la compagnie devra faire construire bientôt un nouveau local, l'édifice presque neuf qu'elle occupait depuis quelques années étant devenu trop petit.

M. ALPHONSE RACINE

M. Alphonse Racine, de la maison Alphonse Racine et Cie, importateurs, rue Saint-Paul, 340-342, est né à Laprairie le 14 décembre 1848. M. Racine est encore presque un jeune homme. Adonné au travail dès son adolescence, il a contracté des habitudes laborieuses et régulières qui, après de longues années de travail lui ont conservé toute sa vigueur. Doué de meilleures qualités, d'un courage éprouvé, il fondait en 1878 l'importante maison de gros qui porte son nom et qui fait l'importation de lainages, étoffes à robes, nouveautés, merceries, tapis, prélarts, etc., etc.

La maison Alphonse Racine et Cie, achète ses marchandises en Grande-Bretagne, en France, en Allemagne, aux Etats-Unis, au Japon, dans tous les pays où se fabrique la multitude d'articles qui fait l'objet de son commerce. L'œil toujours ouvert, attentive aux besoins du public, aux changements de la mode, elle ne néglige rien pour satisfaire sa clientèle. Son nom est synonyme de bon goût et d'honneur dans la qualité des marchandises qu'elle vend.

Aussi son commerce va-t-il toujours augmentant. Les commerçants de détail savent bien où s'approvisionner, et la maison Alphonse Racine et Cie est aujourd'hui connue dans tout le pays. La province de Québec, la vallée de l'Ottawa et les Provinces Maritimes lui fournissent un champ [illegible] assez vaste pour que ses [illegible] employés soient occupés [illegible] le [illegible] à l'autre à [illegible] commandes.

M. Alphonse Racine est le chef de cette [illegible] maison. Il n'est aucun [illegible] de son commerce qu'il ne connaisse à fond, aucun non plus qu'il ne suive de près, sachant bien qu'un service régulier est un élément puissant de succès. Aussi, les envois ne souffrent-ils aucun retard. Chacun est à son poste, attentif à l'ouvrage qui lui est assigné et tout marche à merveille.

Dans de telles conditions, il n'est pas surprenant que le chiffre des affaires de la maison Alphonse Racine et Cie aille toujours en augmentant. Le secret [illegible] tout entier dans une administration habile autant que consciencieuse et le bel exemple que donne cet important établissement est bien fait pour servir de modèle aux jeunes gens qui se destinent au commerce.

M. J. WALSH, M. P. P.

M. Michael James Walsh, député à l'Assemblée Législative de la Province de Québec, naquit le 2 septembre 1858. Il reçut son éducation à l'école Ste-Anne. A sa sortie de l'école, il entra au service du Grand-Tronc où il travailla jusqu'à l'âge de 22 ans. Il passa ensuite à l'emploi de la compagnie du Pacifique. Trois ans après, il ouvrait un établissement comme marchand tailleur, devenant associé de la maison populaire de Walsh et Bussière. En 1901, il quitta ce commerce pour se livrer aux assurances. Aujourd'hui, M. Walsh est un des premiers courtiers en assurances de cette ville.

En février 1903, M. Walsh fût élu échevin de la ville de Montréal. Son activité et sa droiture lui assurèrent une réélection par acclamation en 1904.

Au mois de novembre 1904, il était élu député à la Législature Provinciale.

M. Walsh est un homme rempli d'initiatives, [illegible] de l'esprit public et a joué jusqu'ici un rôle utile à ses concitoyens.

M. l'Echevin James Robinson

(Quartier St-Laurent, No 2)

Né à Montréal en 1856, M. Robinson débuta il y a plus de vingt ans dans l'industrie des chaussures, où il ne tarda pas à conquérir le succès.

Aujourd'hui sa fabrique est l'une des plus considérables du genre au Canada et il a à son service toute une légion de commis-voyageurs. Il a de vastes magasins rue McGill, aux numéros 184 et 186 et aussi, d'immenses locaux rue Saint-Maurice.

M. Robinson a été pendant deux ans président de l'Association des commis voyageurs canadiens, position à laquelle il fut chaque fois élu par acclamation. Il est président de la Maple Leaf Rubber Company, de Port Dalhousie, Ont., de la Durham Rubber Company Limited, de Bowmanville, Ont., de la General Explosive Company du New-Jersey, de la Minudie Coal Company Limited d'Amherst, N. E. Il est aussi intéressé dans diverses autres entreprises. Il est gouverneur à vie de l'hôpital Général de Montréal.

M. GEO. W. STEPHENS,

Député

M. George W. Stephens, député de la division Saint-Laurent, au Parlement de Québec, est né à Montréal, en 1868. Il a fait ses études successivement au High School, à L'Université McGill et dans les universités de France, de Suisse et d'Allemagne. Il a fait l'apprentissage des affaires à Hambourg, Allemagne, dans l'établissement de M. Steidtman & Cie, grands importateurs de l'Amérique du Sud. Plus tard, il a été attaché à la maison J. & H. Taylor et ensuite à la maison Thos. Robertson & Co., marchands de fer et d'acier. Il administre depuis dix ans la succession Stephens, c'est-à dire qu'il a la garde et l'administration d'intérêts représentant plusieurs millions.

Il est le président de la Canadian Rubber Company, de Montréal, l'une des industries les plus importantes et les plus prospères à la fois et qui donne de l'emploi à plus de 3000 ouvriers ; il est aussi le président de la Canadian Consolidated Rubber Company.

M. Stephens a été élu par acclamation député de la division Saint-Laurent au Parlement de Québec, en 1905. C'est un homme très rompu aux affaires et qui, en même temps, a une excellente culture intellectuelle. Ses nombreux voyages, ses études dans les universités d'Europe, ses lectures et ses travaux de cabinet en ont fait un homme d'une valeur exceptionnelle et d'une compétence indiscutable. Ses amis sont unanimes à dire que, à la première occasion, il exercera une action prépondérante dans l'organisation politique de notre province. Comme homme public, il a porté particulièrement son énergie et ses études vers la question d'éducation, et de concert avec l'honorable M. Fisher, l'honorable M. McCorkill, l'honorable M. Weir et le docteur J. W. Robertson, il a organisé la grande croisade pour l'éducation qui a eu lieu dans les centres protestants de notre province au cours du mois d'août. C'est le mouvement le plus important qui se soit produit dans notre province depuis un quart de siècle.

M. Stephens est avant tout Canadien ; outre sa langue maternelle, il parle également le français et l'allemand. Il est fier et orgueilleux de sa province et il aime passionnément son pays.

La Montreal Packing Company Limited

La Montreal Packing Company Limited a son établissement aux cours à bestiaux de la Pointe Saint-Charles.

Fondée en 1904, elle a pour directeurs MM. R.-M. Ballantyne, président ; P.-W. McLagan, vice-président ; E.-W. Bowan, gérant.

La Montreal Packing Company livre au commerce du jambon du bacon, du lard, toute sorte de viandes. Elle a toujours à la disposition du public des quantités considérables de bœuf, d'agneau, de mouton, de porc frais, de veau, etc., ainsi que des œufs, du beurre etc.

Elle fait beaucoup de commerce d'exportation, surtout en Grande-Bretagne, et cette partie de ses affaires ne peut maintenant qu'augmenter, les cultivateurs de la province de Québec tournant maintenant leurs efforts vers l'élevage du porc à bacon.

Son commerce, au pays, couvre l'Ontario, la province de Québec et les provinces maritimes.

Le volume des affaires de la Montreal Packing augmente constamment en même temps que s'agrandit le territoire d'où on lui adresse des commandes.

Consulté au sujet de l'avenir probable du Canada, M. E.-W. Bowan, le gérant de cette grande compagnie, a déclaré :

"Il est indéniable que le Canada n'en est encore qu'à son enfance. Nous voyons partout des signes de développement. L'immigration ne fait que commencer dans l'Ouest et il en est ainsi de tout le reste. Cependant, partout éclatent déjà des signes évidents de prospérité et il n'y a pas à méconnaître que, comme l'a dit Sir Wilfrid Laurier, le XXème siècle sera le siècle du Canada."

LA COMPAGNIE OYAMEL

Les perspectives d'avenir du district du Lac St-Jean sont bien mises en relief dans le rapport officiel du gouvernement de la province, où il est dit qu'il y a assez de pouvoirs hydrauliques et de bois à pâte dans ce territoire privilégié pour approvisionner la moitié de l'Europe pour tous les siècles à venir. C'est un fait digne de mention que les forets les plus riches en bois de commerce de cette partie du pays, ont été obtenues par la compagnie Oyamel dont le colonel R. A. Scott, maire de Roberval, est le vice-président et le gérant. Ces limites ne contiennent pas seulement du bois à pâte. Elles sont riches en bois de première qualité pour le sciage, comprenant du pin et des quantités énormes de belle épinette. Plus de quinze cent milles de ces limites, classées parmi les plus riches de la partie nord-est de Québec, sont entre les mains de la Compagnie Oyamel.

La compagnie a son bureau d'administration à Québec et ses principales scieries sont à Roberval, Lac Saint-Jean.

Le bois scié dans l'établissement de Roberval est envoyé par chemin de fer aux ports de Québec et de Chicoutimi d'où il est embarqué pour l'Angleterre et la compagnie envoie d'énormes quantités de pâte de bois et de traverses de chemin de fer aux Etats-Unis.

Les limites à bois d'où on tire la matière première ont été choisies parmi les meilleures qui arrosent les rivières dont les eaux se déversent dans le Lac St-Jean ou qui sont d'un accès facile par leurs affluents.

C'est ainsi que les billots sont amenés par le flottage jusqu'au grand lac et aux scieries de Roberval construites sur le bord du lac. Là on les traîne dans la scierie par un côté et après le sciage on les charge par l'autre côté, pour le transporter par le chemin de fer de Québec et lac St-Jean.

Par cette voie ferrée, les wagons chargés de bois se rendent aux ports de Québec et de Chicoutimi. Après le parachèvement du pont de Québec, ce qui aura lieu bientôt, cette ligne se reliera directement au grand réseau des chemins de fer américains.

A part de ses immenses domaines forestiers et de ses scieries à Roberval, la compagnie Oyamel est propriétaire de magnifiques pouvoirs hydrauliques à la Grande Décharge du lac St-Jean qui devront s'utiliser dans un avenir prochain pour la manufacture de pâte à bois et papier. Les chûtes et les rapides de cette vaste nappe d'eau sont en état de produire une puissance motrice totale de 100,000 chevaux-vapeur et de fournir le pouvoir moteur, non seulement aux scieries et moulins à papier, mais aussi aux chemins de fer et à d'autres industries. Rien ne serait plus facile que de faire descendre le bois par la Décharge du lac ou de transporter par eau le bois façonné dans les scieries, jusqu'au port de Chicoutimi, qui est accessible aujourd'hui aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau.

Dans le moment même le gouvernement fédéral fait faire des creusements considérables dans la rivière Saguenay, et les travaux seront complétés avant peu.

En même temps la compagnie Oyamel a acquis dans la partie la plus avantageuse du port de Chicoutimi, une devanture de quai en aval de la ville d'une longueur considérable, où les bâtiments pourront accoster en eau profonde.

The W. A. Marsh Company, Ltd

La grande cordonnerie dirigée par M. W. A. Marsh eut des commencements bien humbles. En effet, ce monsieur débutait en 1871 dans le commerce de détail et ce n'est que dix ans plus tard, en 1881, qu'il se lança dans la fabrication.

Sa manufacture prospère se trouve dans la cité de Québec. Durant toute l'année, un demi millier d'hommes y travaillent à la fabrication de chaussures de haute qualité. On y fait les bottines et souliers "Good Year Welt" les "Standard Screw" et autres cousus à la machine.

Le capital placé dans cette vaste entreprise est de $180,000 et depuis quelques années la fabrique fait un grand commerce d'exportation. Elle envoie quantité de marchandises en Australie, dans la Nouvelle Zélande et dans toutes les îles britanniques. Son commerce intérieur a aussi pris un fort bel essor et ses produits se trouvent dans tous les magasins de chaussures des villes et villages depuis Terreneuve jusqu'à la ville de Victoria dans la Colombie-Anglaise, par tous les territoires du Nord-Ouest jusqu'à Dawson, dans le Yukon.

Beaucoup des matières premières employées à la fabrication sont importées des Etats-Unis.

M. FELIX SAUVAGEAU

Nous ne croyons pas qu'il existe dans toute la ville de Montréal et spécialement dans la partie encore communément appelée "Faubourg St-Joseph", un homme plus généralement estimé dans le monde commercial que M. Felix Sauvageau. C'est le "self-made man" par excellence. Il naquit à St Cuthbert, comté de Berthier le 11 décembre 1849 du mariage de Louis Sauvageau et Leona Latouche.

Il vint à Montréal encore jeune et fondait en 1876 un atelier de charpentier et menuisier qui depuis a pris de grandes proportions. M. Sauvageau qui est un expert, fait une spécialité d'estimer les pertes causées par le feu. Ses magnifiques ateliers sont situés aux Nos. 106-108 rue St-Antoine et il emploie continuellement de 50 à 75 hommes.

M. Sauvageau qui jouit maintenant d'une aisance bien méritée s'est marié le 25 janvier 1874, à Mlle Julie Gauthier, il est père de cinq enfants qui font son bonheur.

M. L. J. ETHIER, C.R.

Monsieur Léandre Joseph Ethier conseiller du Roi actuellement à la tête du bureau légal de la cité de Montréal vit le jour à Saint-Eustache, comté des Deux Montagnes, en 1855. Après avoir fait un brillant cours d'étude chez les Pères Jésuites de la rue Bleury, il passait à l'Université McGill où il fut un des premiers Canadiens-Français qui ait obtenu des honneurs. En 1880 il conquérait le titre de disciple de Themis après avoir étudié sous des maîtres tels que MM. Ju[illegible] W. Ritchie et Roger Roy. Il fut immédiatement nommé avocat de la cité depuis ce temps, il a plaidé nombre de causes fort importantes ses conseils basés sur un grand talent et une forte expérience sont prisés au poids de l'or, il fut fait Conseil de la Reine en 1890.

LE PARLEMENT DE QUEBEC
EN 1906

SIEGE DU GOUVERNEMENT, QUEBEC.

Lieutenant-Gouverneur : Sir Louis Amable JETTE, commandeur de la Légion d'honneur, ancien juge de la Cour Supérieure à Montréal.

CONSEIL EXECUTIF.

Premier ministre et procureur général—L'honorable Lomer Gouin.
Ministre de l'Agriculture—L'hon. Auguste Tessier.
Secrétaire de la Province—L'hon. Rodolphe Roy.
Trésorier—L'hon. J. C McCorkill.
Ministre des terres et forêts—L'hon Adélard Turgeon.
Ministre de la colonisation, mines et pêcheries—L'hon Jean Prévost.
Ministre des travaux public et du travail—L'hon Jules Allard.
Ministre sans portefeuille—L'hon M. Kane

CONSEIL LEGISLATIF.

Président : L'hon Horace Archambault.

Noms des Conseillers.	Résidence
Hon Horace Archambault	Montréal.
" Jules Allard	St François du Lac.
" T Berthiaume	Montreal
" George Bryson	Fort Coulonge
" Thomas Chapais	Québec
" N -C. Cormier	Plessisville
" Chs B De Boucherville	Boucherville
" E. B. Garneau	Québec
" Némèse Garneau	Québec
" Francis E. Gilman	Montréal.
" Dr. J. Girouard	Longueuil.
" Dr Jos Lanctot	St-Henri de Montréal
" V.-W. Larue	Québec.
" F -X. Mathieu	Ste-Scholastique.
" Ernest de Varennes	Waterloo
" F -X -O. Méthot	St-Pierre-les-Becquets
" Thomas P. Pelletier	Trois-Pistoles.
" N Pérodeau	Montréal.
" J.-D. Rolland	Montréal.
" John Sharples	Québec.
" Richard Turner	Québec
" J -K. Ward	Westmount
" Blaise Letellier	Beauceville

Greffier du Conseil législatif—M Louis Fréchette.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

Président: L'hon W A Weir

Comtés.	Députés	Résidence
Argenteuil	L'hon W A Weir	c, 301 Montréal
Arthabaska	Paul Tourigny	l, accl Victoriaville
Bagot	Frédéric H Daigneault	accl Acton
Beauce	Jos Art Godbout	c, accl Saint-Georges
Beauharnois	Achille Bergeron	c, 177 Montréal
Bellechasse	L'hon Adél Turgeon	l, accl Québec
Berthier	Jos Lafontaine	c, accl St Barthelemy
Bonaventure	John Hall Kelly	l, 124 New Carlisle
Brome	Hon.J.-C.-J.-S McCorkill	l, accl Cowansville.
Chambly	Maurice Perrault	l, 234 Longueuil
Champlain	Pierre Cal Nault	l 606 Grand'Mère
Charlevoix	P. D'Auteuil	c, 400 Baie St-Paul
Châteauguay	Frs -Xavier Dupuis	l, accl. Montréal
Chicoutimi et Saguenay	Honoré Petit	l, accl. Chicoutimi
Compton	Allen Wright Giard	c, 58 La Patrie
Deux-Montagnes	Hector Champagne	l accl St-Eustache
Dorchester	Alfred Morisset	l, accl Ste-Hénédine
Drummond	Jos Laferté	l, accl St G de Grantham
Gaspé	Ls Jos Lemieux	l, accl Montréal
Hochelaga	Jér Décarie.	l, 1200 Montréal
Huntingdon	Wm. H Walker	l, accl Huntingdon
Iberville	Siège vacant	
Iles de la Madeleine	Siège vacant.	
Jacques Cartier	J A Chauret	l., 200 Ste-Geneviève
Joliette	Jos M Tellier	c, 300 Joliette
Kamouraska	L'hon R. Roy	l, accl Québec.
Lac-St-Jean	George Tanguay	l., accl Québec
Laprairie	Côme S. Cherrier	l, accl. Laprairie
L'Assomption	Siège vacant	
Laval	L'hon. P -Ev -LeBlanc	c, 301 Montréal
Lévis	C Roy	l, accl. N D de la Victoire
L'Islet	Jos. Ed. Caron	l, acc. Ste-Louise
Lothinière	Napoléon Lemay	l 125 Ste Croix
Maskinongé	Geo. Lafontaine	c, 605 St Ant Rv du Loup
Matane	Donat Caron	l., accl. St-Oct de Métis
Mégantic	G R. Smith	l., accl Kingsville
Missisquoi	Jos I B Gosselin	l, accl Stanbridge
Montcalm	P J L Bissonnette	l accl Saint Esprit
Montmagny	Ernest Roy	l, accl Québec
Montmorency	Ls Alex Taschereau	l, accl. Québec
Montréal No 1	Geo. Albini Lacombe	l, 688 Montréal
" No. 2	L'hon Lomer Gouin	l, accl. "
" No 3.	Godfroy Langlois	l, 240 "
" No 4	G W. Stephens	l., accl. "
" No 5	Siège vacant	l., 926 "
" No. 6.	J. Walsh	l., 867 "
Napierville	C. Doris	
Nicolet	A Marchildon	l, accl St-P les-Becquets
Ottawa (comté)	F A Gendron	l, 770 Hull
Pontiac	David Gillies	l, accl Braeside, Ont
Portneuf	Ed A. Panet	l, 1000 St-Raymond
Québec Centre	L'hon A. Robitaille	l, accl Québec
" Est	Dr. Albert Jobin.	l, 600 Québec
" Ouest	John C. Kane.	l, 210 Québec.
" (comté)	Cyrille P. Delâge	l, accl Québec
Richelieu	L P. P. Cardin	l., 300 Montréal.
Richmond	P S G. Mackenzie	l, accl Melbourne
Rimouski	L'hon Aug. Tessier	l., accl Rimouski
Rouville	Alfred Girard.	l., accl Marieville
Saint-Hyacinthe	Joseph Morin	l., accl. St-Hyacinthe
Saint-Jean	Philippe H Roy	l., 132 Saint-Jean,
Saint-Maurice	Ls. Philippe Pinet	l., accl. St-Boniface
Saint-Sauveur	Chs. E. Côté	l, St-Sauveur
Shefford	L. P. Bernard	c., 300
Sherbrooke	Pantaléon Pelletier	l, accl Sherbrooke
Soulanges	Jos Oct Mousseau	l, 143 Montreal
Stanstead	Prosper Alf Bissonnette	l, 147 Stanstead P ou
Témiscouata	Napoléon Dion	l 1400 Fraserville
Terrebonne	Hon J Bte E Prevost	l 1500 St Jerome.
Trois Rivières	P A Tessier	l, accl Trois Rivières
Vaudreuil	Horace Pilon	l, accl St-Michel Vaudr'l
Verchères	E. Blanchard	l, 34 St Marc.
Wolfe	J Tanguay	l, 300 Weedon Centre
Yamaska	Edouard Choquette	l, accl N D de Pierreville

(1) La lettre c signifie conservateur, l Le chiffre qui suit ces lettres indique la majorité obtenue par le député aux dernières élections provinciales. L'abréviation A C L signifie election par acclamation

LA DOMINION TAR
CHEMICAL CO., LTEE.
SYDNEY, NOUVELLE ECOSSE.

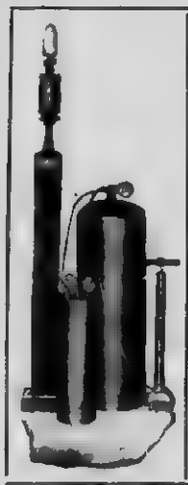
Fabricants de produits de Goudron de houille.

GOUDRON de houille brut et raffiné, Poix à Briquette et Couverture de toutes les qualites, Ciment à Couverture, Huiles Creosote d'apres specifications ordinaires ou speciales pour la preservation du bois, Creosote Cresylique, Creosote Soluble, Desinfectant soluble, Acide Carbolique brut de toutes les qualites, Cristaux de Creosote, Naphtaline, Vernis Noirs, Huiles souples, Peintures a bardeaux, etc., etc.

Correspondance sollicitée.

The Diamond Light and Heating Co.
OF CANADA, LIMITED.
Bureau, 750 rue Craig, MONTREAL.

PRESIDENT. R. C. MILLER. VICE-PRESIDENT, H. J. JOHNSTON. SEC.-TRESORIER, J. R. BAIN.



Fabricants et Porteurs des Brevets de la Lampe

"Diamond Gas"

Qui brûle avec du Pétrole ordinaire, qui produit du gaz, et sert avec avantage dans les bureaux, les magasins et les maisons privées.

Elle est d'un entretien facile et n'offre aucun danger.

La vignette ci-contre représente notre appareil spécial commandé par le Gouvernement et employé par lui dans les phares.

Bruce Stewart & Co.

Plombiers, Poseurs d'appareils a eau chaude, Commercants de roues pour eau a niveau, aussi tout ce qu'il faut pour ingenieurs, meuniers et fabricants de beurre et fromage.

Fabricants de bouilloires Fondeurs, Ingenieurs et Machinistes.

On fait une specialite de reparations de bateaux a vapeur.

Quai de la Steam Navigation Co.
CHARLOTTETOWN, Ile du Prince-Edouard

Mason, Gordon & Co.
80 RUE ST-FRANCOIS-XAVIER,
MONTREAL, - - QUEBEC.

VENDEURS DE
Bois de Sciage et de Construction
Par Chars et pour exportation.

Spécialité : Conifères Douglas en dimension de bois de charpente, Pins, Epinettes, Pin jaune et Chêne.

ECRIVEZ POUR DETAILS.

La Province de Québec dans le Dominion

ORGANISATION LEGISLATIVE ET ADMINISTRATIVE

LE Canada, découvert par Jacques Cartier en 1534 et colonisé par Champlain, était aut fois une colonie française, c'est pourquoi il s'est appelé la Nouvelle France jusqu'en 1760.

Sous le régime français, les "vice rois" gouvernèrent la colonie de 1540 à 1608. De cette date à 1648, les affaires du pays furent confiées à des "gouverneurs" et aux compagnies" de commerce.

Le premier gouvernement qui ait été donné à la Nouvelle France fut le "Conseil de Québec," établi en 1648. Ce conseil était composé du gouverneur général, du supérieur des Jésuites, de trois habitants et des gouverneurs de Montréal et de Trois Rivières.

En 1663, le roi Louis XIV abolissait le Conseil de Québec et créait, par édit spécial, le "Conseil supérieur" ou "souverain". Ce nouveau gouvernement se composait du gouverneur, de l'évêque, de l'intendant, d'un procureur général, d'un greffier, et de quatre autres conseillers nommés par le gouverneur, l'évêque et l'intendant. Ce conseil était chargé d'administrer la justice et de régler le commerce local. Il fut maintenu jusqu'à la cession du pays à l'Angleterre, en 1760.

De 1760 à 1764, le Canada eut un "régime militaire". De 1764 à 1774, "gouvernement civil", c'est à dire administration de la chose publique par des employés responsables au peuple, nommés par le gouverneur. De 1774 à 1791, "gouvernement législatif". Par "l'Acte de Québec" de 1774, le gouverneur nommait un Conseil législatif, dont le tiers des membres étaient Canadiens; ce conseil avait mission de s'occuper de toute question d'intérêt public. L'"Acte" de 1774 fut un acte de justice de la part de l'Angleterre, il remédiait aux maux les plus graves du passé. Cet acte garantissait aux Canadiens le libre exercice de leur religion, les dispensait de prêter le serment du "test", rétablissait les lois françaises en matières civiles, et laissait en force les lois criminelles anglaises. De 1791 à 1840, "gouvernement constitutionnel". La constitution de 1791 a établi l'Assemblée délibérante au Canada. Pour la première fois cette année-là il y eut des élections politiques.

A cette époque le peuple était représenté à la Chambre, mais ses représentants ne gouvernaient pas, car les ministres n'étaient pas responsables au peuple. C'est durant cette période du gouvernement constitutionnel que commença la lutte contre les empiètements de l'oligarchie anglaise.

Cette époque se termina par les troubles de 1837-38, après lesquels le "régime municipal" rentra en vigueur pour la seconde fois.

De 1840 à 1867, "gouvernement responsable", "Union" du Haut et du Bas Canada. L'Acte d'Union, promulgué par le gouverneur Sydenham le 10 février 1841, était destiné, suivant ses auteurs, à noyer l'élément canadien-français dans le Parlement uni. Mais pendant les vingt sept années que cette union a duré, les Canadiens firent preuve de tant de courage et de talent, ils surent si bien s'unir dans la lutte, que cette constitution servit à leur cause. C'est sous ce régime que la "responsabilité ministérielle" fut concédée par l'Angleterre.

La constitution qui régit le Canada actuellement fut votée le 1 juillet 1867. On fonda une union politique et commerciale entre les différentes colonies anglaises de l'Amérique du Nord. Les provinces de Québec (Bas Canada), Ontario (Haut Canada), Nouvelle Ecosse et Nouveau Brunswick formèrent, au début, la Confédération canadienne. Elle s'est augmentée depuis du Manitoba, en 1870, de la Colombie anglaise, en 1871, de l'Ile du Prince Edouard, en 1873, et des Territoires du Nord Ouest, en 1886. Les Territoires du Nord Ouest forment maintenant eux-mêmes, en vertu d'une loi déposée devant le Parlement, deux nouvelles provinces: la Saskatchewan et l'Alberta.

Les provinces forment un immense pays dont les différentes parties sont unies entre elles par un lien fédéral qui a pour nom l'"Acte de l'Amérique Britannique du Nord".

Actuellement, la Confédération canadienne possède "neuf" Chambres électives: la Chambre des Communes à Ottawa et une Assemblée législative pour chacune des sept provinces et les Territoires du Nord Ouest; "trois" Chambres hautes: le Sénat qui siège à Ottawa, et deux Conseils législatifs: à Québec et dans la Nouvelle Ecosse; le Nouveau Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard, Ontario, Manitoba, la Colombie et les Territoires n'ont pas de Conseil législatif.

Le Gouvernement fédéral se compose de trois branches: l'Exécutif, le Sénat et la Chambre des Communes.

L'"Exécutif" est composé du Gouverneur général et des ministres. Chacun des ministres dirige un département d'administration d'une très grande importance.

Le "Sénat" se compose de 89 membres nommés à vie par le Gouvernement fédéral.

Le Sénat approuve ou rejette les lois adoptées par la Chambre des députés. D'après la constitution, les projets de lois se rapportant aux subsides ou à la création de l'impôt ne peuvent émaner de la Chambre Haute; cette prérogative appartient exclusivement à la Chambre des Communes.

La "Chambre des Communes" est actuellement composée de 214 députés élus par le peuple.

Les "Attributions du Parlement fédéral" sont déterminées dans la charte constitutionnelle que le Parlement impérial a octroyée en 1867. Le Parlement du Canada possède les pouvoirs législatifs les plus étendus que puisse exercer une colonie. L'article 91 de l'Acte de la Confédération déclare que, d'après l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes, le Souverain, représenté par le Gouverneur général peut faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, sur tous les sujets que la constitution n'assigne pas exclusivement aux Législatures provinciales. Le Parlement fédéral a le pouvoir de désavouer les lois provinciales qui lèsent les droits d'une minorité catholique ou protestante, ou qui sont en contradiction avec les lois fédérales.

Au Parlement fédéral les débats peuvent se faire ou en anglais ou en français mais les rapports et le journaux des Chambres doivent être imprimés dans les deux langues.

La répartition de la représentation des provinces dans la Chambre des communes est faite d'après le plan suivant:

1° Québec a le nombre fixe de 65 représentants; et il est assigné à chacune des autres provinces un nombre de représentants proportionnel. Si, par exemple, chacun des députés de Québec représente 30,000 âmes de la population de cette province, les autres provinces ont droit à autant de députés qu'elles comptent de fois 30,000 habitants.

LEGISLATURES PROVINCIALES

Le système politique établi au Canada, en vertu de l'acte constitutionnel de 1867, est celui d'une union fédérale, avec un gouvernement central et pour chacune des gouvernements provinciaux.

Les pouvoirs respectifs du gouvernement fédéral et des divers gouvernements locaux sont rigoureusement définis par les sections 91 et 92 de l'Acte de Confédération.

L'autorité législative du parlement fédéral s'étend sur toute les matières ayant rapport aux objets suivants: dette publique, commerce, impôts, emprunts sur le crédit public, service postal, phares, bouées, navigation et bassins navals, quarantaines et hôpitaux de marine, monnaie et papier monnaie, banques, banque, lettres de change, poids et mesures, lettres de change, intérêts, cours légal, faillites, brevets, droits d'auteur, affaires des sauvages, poudreries, cours d'eau internationaux, naturalisation, mariage et divorce, lois criminelles et pénitentiers.

La section 92 de la même loi organique de 1867 attribue aux législatures provinciales le droit exclusif de légiférer sur les matières suivantes: constitution de la pro-

J. & J. TAYLOR
TORONTO SAFE WORKS
TORONTO, Ont.

FABRICANTS DE
PORTES de VOUTES
A l'Epreuve du Feu et des Voleurs

Voûtes de Sureté

BOITES de DEPOTS

Ecrivez-nous pour Détails.

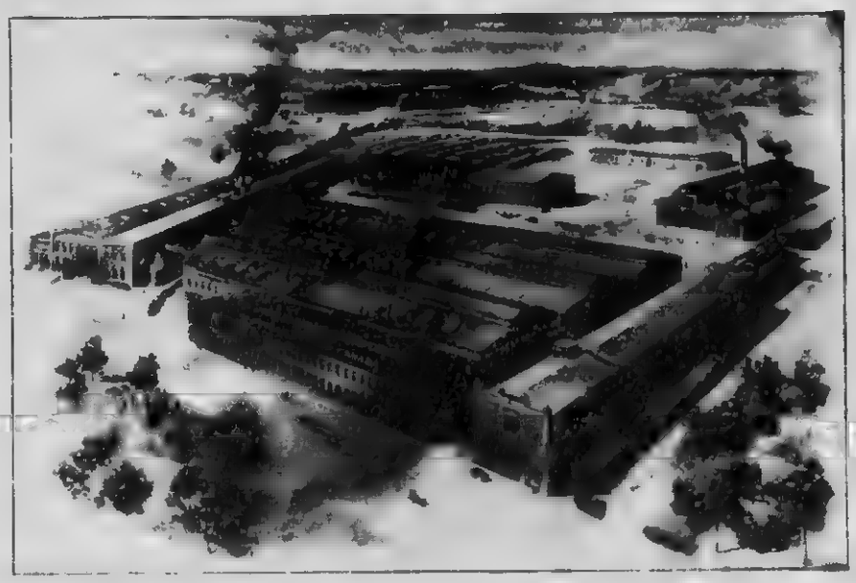
FABRICANTS DE
COFFRES-FORTS
A l'Epreuve du Feu.

COFFRES-FORTS
A l'Epreuve des Voleurs.

COFFRES-FORTS COMBINÉS
A l'Epreuve du Feu et des Voleurs, Etc.

Etablis depuis plus d'un demi-siècle.

PORTE DE LA VOUTE DE SURETE
Dans la Banque de Montréal et la Royal Trust Co'y., Montréal.
La porte pèse 10 tonnes, le vestibule et la porte pèsent 90 tonnes, le tout a une pesanteur de 280 tonnes.



Bureaux Succursales:
VANCOUVER, C. A.
WINNIPEG, Man.
TORONTO, Ont.
MONTREAL, Que.

Grandeur des Planchers:
140,000
Pieds Carres

VUE DES NOUVEAUX ATELIERS DE LA
Compagnie John Bertram & Fils,
Dundas, Ontario, Canada
LIMITEE

vince, impôts et levée d'argent pour les besoins provinciaux, gérance et vente des terres provinciales, établissement et direction des prisons, hôpitaux, asiles, institutions municipales, licences, entreprises et travaux locaux, propriété et droits civils dans la province, administration de la justice, éducation et, d'une façon générale, toutes les affaires d'un intérêt local

* * *

Toutes les constitutions locales ou provinciales ont virtuellement les mêmes bases en ce qui concerne les pouvoirs essentiels du gouvernement responsable. Dans chacune d'elles, le principe de la responsabilité ministérielle est rigoureusement respecté.

Les législatures ont une durée de quatre ans (cinq ans dans la province de Québec). Elles peuvent être dissoutes par le lieutenant gouverneur ; elles sont régies par les mêmes principes [illegible] que [illegible] Parlement d'Ottawa.

La langue française est [illegible] comme langue officielle également avec celle-ci à Ottawa, dans la Législature et devant les tribunaux de la province de Québec.

"Pouvoir Législatif". La Législature de Québec se compose de trois branches : l'Exécutif formé par le Lieutenant-gouverneur assisté de ses ministres ou conseillers ; le Conseil législatif ; l'Assemblée législative.

Le Lieutenant gouverneur représente le souverain de la Grande Bretagne ; il a le droit de convoquer, de proroger et de dissoudre les Chambres ; à lui est réservé la sanction des lois adoptées par le Conseil législatif et l'Assemblée législative.

Les ministres "seuls" sont responsables devant les Chambres de leurs actes administratifs.

Quand un simple député est appelé à prendre charge d'un ministère, il est obligé de se faire réélire.

Les ministres exercent le pouvoir exécutif sous le contrôle des Chambres ; eux seuls peuvent présenter les projets de loi entraînant une dépense d'argent. Tous les autres députés ont le droit de présenter des projets de loi qui n'entraînent pas une dépense de la part de l'Etat.

Le Conseil exécutif se compose actuellement de huit ministres, dont six sont chefs de ministères et deux n'ont pas de portefeuille.

Chacun des premier ministre reçoit un traitement de 4000 dollars, et chacun des autres ministres, 1,000 dollars.

Les ministres sans portefeuille ne reçoivent aucun traitement.

Le lieutenant gouverneur n'assiste pas aux délibérations de ses ministres réunis en conseil, mais il communique avec eux par l'entremise de son premier ministre.

* * *

Le Conseil Législatif. Le Conseil législatif se compose de 24 membres nommés à vie par le Lieutenant-gouverneur [illegible]

Pour être nommé conseiller législatif, il faut avoir au moins trente ans et posséder [illegible] [illegible] dans la division que l'on représente ; il faut en outre demeurer dans la province de Québec.

Toute législation adoptée par l'Assemblée législative doit être approuvée par la majorité des membres du Conseil législatif avant d'être présentée au Lieutenant-gouverneur qui, s'il lui accorde sa sanction, donne par cela même force de loi à tout bill" consenti par les deux Chambres.

Outre leur droit d'approuver ou de repousser les projets de loi adoptés par l'Assemblée législative, les membres du Conseil ont aussi le droit de proposer, discuter et adopter des mesures publiques, sauf à les faire ratifier par l'Assemblée législative.

Assemblée Législative."-- L'assemblée législative se compose de 74 députés, élus par les 74 comtés ou collèges électoraux de la province de Québec.

La durée de chaque Législature est de cinq ans. Chaque année, ses membres doivent être convoqués en session par le Conseil exécutif, afin d'examiner l'état des affaires publiques, accorder les crédits nécessaires à toutes les branches de l'administration, amender les lois et en faire de nouvelles.

Outre le pouvoir de faire des lois, l'Assemblée législative possède encore, à proprement parler, le pouvoir exécutif, puisque les ministres, qui gouvernent, constituent rigoureusement un comité de ses propres membres.

L'Assemblée législative a, seule, le pouvoir de renverser le ministère qui ne gouverne pas suivant les vues des représentants [illegible] le même qu'elle a, seule le droit de proposer les projets de loi concernant la création ou l'emploi des revenus publics.

Pour être éligible à l'Assemblée législative, il faut avoir vingt et un ans, être sujet britannique et n'être frappé d'aucune incapacité légale.

Les députés reçoivent une "indemnité" de 800 dollars.

* * *

La province de Québec est divisée, pour fins administratives, en 1° 74 comtés ou collèges électoraux ; 2° 24 divisions électorales, dont chacune est représentée par un [illegible] registrateur ; 3° 21 districts judiciaires, [illegible] 6 bureaux d'enregistrement, 5 [illegible] un certain nombre de municipalités locales et paroissiales, dont le nombre augmente régulièrement, au fur et à mesure du développement du pays. On compte actuellement 1652 municipalités locales et 1224 paroisses.

La Population de la Province de Québec

D'après les derniers rapports officiels, la population de la Province de Québec s'élevait en 1903 à 1,682,682 habitants, soit une augmentation de 17,864 sur 1902.

Il a été enregistré, pour l'année 1903, 69,419 naissances contre 52,131 en 1902.

Ces 69,419 naissances donnent un taux de 36.75 naissances par 1,000 de population.

L'excédent des naissances sur les décès pour les années 1901-02-03 est comme suit :

	1901	1902	1903
Naissances	55,318	53,134	69,419
Décès	30,582	27,408	30,876
	24,816	25,726	28,543

Le nombre des mariages dont il a été fait rapport en 1903, est de 11,125, ce qui représente sur la population de la province, moins les populations des municipalités qui n'ont pas fait de rapport, une proportion de 6.7 par 1,000 de population.

Sur douze de nos villes, sept accusent un surplus de mariages en 1903. Ces villes sont Montréal, St-Henri, Sherbrooke, Ste-Cunégonde, Trois-Rivières, St Hyacinthe, Lévis.

Le nombre des décès en 1903 s'est élevé à 30,914 et si l'on s'arrête un instant pour étudier le tableau comparatif suivant, l'on verra que le climat du pays ne le cède en rien au point de vue de la salubrité à celui d'autres pays.

"Taux de mortalité par 1,000 de population."

France (1901)	21.90
Irlande "	19.5
Québec (1903)	19.2

Nous sommes heureux de constater par le rapport du Conseil d'hygiène que, depuis quelques années, le taux de la mortalité a diminué dans notre province. De 20 à 21 par 1,000 qu'il était il y a cinq et six ans, il s'est abaissé à 19 et 18 dans ces dernières années. Nous croyons que ce gain est dû à une heureuse diffusion des notions hygiéniques.

Les maladies contagieuses à l'état épidémique sont inconnues.

Au point de vue de l'origine et d'après le dernier recensement décennal (1901), la population se divisait ainsi :

Canadiens-français . .	1,322,115
Anglais . . .	111,719
Irlandais . .	113,612
Ecossais . .	60,059
Allemands . .	6,923
Juifs . .	7,607
Indiens . .	7,166
Divers . .	13,167

La population française de la province donnait donc une proportion en 1900 de 80.18 pour cent, et cette proportion (le fait est constant) augmente sans cesse.

En 1901, les 16 principales villes de la province avaient une agglomération de population de 505,061 habitants, répartis comme suit :

Montréal, 316,973 ; Québec, 68,840 ; Hull, 13,993 ; Sherbrooke, 11,765 ; Valleyfield, 11,055 ; Trois-Rivières, 9,989 ; Lévis, 7,763 ; St-Hyacinthe, 9,210 ; Sorel, 7,957 ; Lachine, 5,561 ; Fraserville, 4,560 ; Joliette, 4,229 ; St Jean, 4,030 ; Chicoutimi, 3,826 ; Granby, 3,773 ; St-Jérôme, 3,619 ; Magog, 3,515.

La merveilleuse multiplication de la population canadienne-française est devenue presque proverbiale. Tout le monde a entendu parler de ces familles de 15 ou 20 enfants qui fleurissent sur les bords du St Laurent. Ces faits sont dans toutes les bouches, ont été relatés dans tous les récits de voyages et reproduits par tous les journaux.

En 1890, l'Assemblée législative de Québec vota une loi accordant une terre de cent arpents à tout chef de famille père de 12 enfants vivants. L'année suivante, plus de 1,300 demandes étaient déjà enregistrées.

Dix sept avaient pu être émises dans une seule paroisse.

L'on compte actuellement plus de 3,490 familles qui ont au moins douze enfants vivants et qui ont réclamé le bénéfice de la loi de 1890, "mais, dit le statisticien officiel, ce nombre devrait être beaucoup plus élevé, s'il n'y avait, pour les bénéficiaires, certaines difficultés à surmonter."

Il est facile de voir, par les quelques remarques qui précèdent, que la province de Québec possède un climat favorable au développement de la famille puisque, peut-être nulle part ailleurs, l'on ne pourrait rencontrer un nombre de familles aussi nombreuses, proportionnellement à la population.

Canadian Asbestos Co'y

MONTREAL.

Bureau et Entrepot: — 44-46-48 Place Youville.
Fabrique: 42 Place Youville.

Tél. Main 332 et 611
Bureau de Poste, Boite 2277

Nous avons le plus gros assortiment au Canada d'articles en Asbeste: Couvertures en Asbeste pour isoler les tubes à vapeur, Ciment d'Asbeste, Carton Millboard, Papier d'Asbeste, Asbeste en feuilles pour Toitures, Asbeste pour étancher les Pistons et les Bouilloires.

Attention Spéciale aux Travaux de Marine.
Bouilloires et Tuyaux recouverts par des ouvriers expérimentés.

BABICHE,
ECHIFFES DE COTON,
HUILES,
ETOUPE,
BOURRURE, ETC.

Rubenstein Bros.

537-537½ rue Craig, Montréal. — Téléphone Main 860.

Fondeurs en Cuivre
et
Fileurs en Métaux

FABRICANTS DE
Réflecteurs pour les phares,
Boites à clé pour Bureaux de Poste,
Accessoires pour tramways électriques.

Fonte légère et pesante faite sur commande.

Graveurs, Doreurs et Argenteurs,
Etamage en Cuivre et en Nickel.

The Robert Mitchell Co.

LIMITED

FABRICANTS

d'Appareils et Accessoires pour l'Eclairage au Gaz et a l'Electricité

Ouvrages d'Ornement en fer et en cuivre.
Ouvrages pour wagons de Chemin de Fer et Voitures de Tramways.
Fournitures de Plombiers, de Machinistes et d'Ajusteurs d'Appareils de Chauffage

Poseurs de Fils Electriques et Téléphoniques.

Marchands d'Abat-jour, Becs, Cotons, Incandescents et autres accessoires d'éclairage au gaz et à l'électricité.

Bureau et Usine: — St-Henri. Tél. Westmount, 1347.
Magasin: 2466 rue Ste-Catherine, Téléphone Up 3089.

LA CIE DE TELEGRAPHE DU PACIFIQUE CANADIEN

Possède le plus grand Réseau du Canada.

Dépêches transmises à

TOUS LES PAYS DU MONDE

Son réseau se relie à celui des Compagnies

COMMERCIAL CABLES, BRITISH PACIFIC,
COMMERCIAL PACIFIC, HALIFAX-BERMUDES,
DIRECT WEST INDIES, U. S. & HAITI, et au reseau du
GOUVERNEMENT DE TERRENEUVE, au
SYSTEME POSTAL DES ETATS-UNIS au reseau du
GOUVERNEMENT AU YUKON.

ENVOI D'ARGENT PAR SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.

J. & R. WEIR

Ingénieurs, Constructeurs de Bouilloires et Machinistes.

Constructeurs de Bateaux en Acier.

Rues Nazareth et Brennan, MONTREAL.

TEL. MAIN 3986.
Cour sur le quai vis-à-vis la prison d Montréal.

Montreal Sand & Gravel Co.

WM. MANN, Gérant.

Sable de Chateauguay, Sorel et Silica. Aussi pierre Silica pour les Couvertures et Allées de Jardins. Bassin de Sable Nos 1 et 2, canal Lachine.

270 rue Ottawa, Montréal.

Enveloppes de Mica

Pour Tubes et Bouilloires.

Mica Electrique
Fournitures pour les ingénieurs mécaniciens.

Mica Boiler Covering Co., Ltd.

86-92 rue Ann, MONTREAL. Tel. Main 1540
Fournisseurs de l'Amirauté Britannique et Bureau de la Guerre

James Wilson & Company Ltd.

Huile, Echiffes de Coton et de Laine.

Fournitures et Accessoires pour Chemins de Fer, Bateaux à Vapeur, Machines et Moulins.

Téléphone Main 639. **111-117 rue Common, MONTREAL.**

Imperial Maple Syrup

DONNE TOUJOURS SATISFACTION.

Demandez à votre épicier du Sirop d'Erable Impérial. Ne lui permettez pas de le remplacer par un article inférieur, sous prétexte qu'il coûte meilleur marché.

G. A. MILLER — C. H. MILLER

Miller Bros. & Toms

(Maison fondée en 1869)

Machinistes, Constructeurs de Moulins et Ingénieurs-Mécaniciens.

Seuls fabricants au Canada des Poulies à frottement brevetées HILL et des coussinets "Ring-Oiling"

Nouvelle Adresse: — Bureau, 88 rue Dalhousie. Usines, 90 à 94 rue Dalhousie, et 121 à 127 rue Ann, MONTREAL

Murphy, Lussier & Roy

AVOCATS, Etc.

97 Rue St-Jacques, Montréal. **Tel. Bell: Main 4172**

B. P. Boite 774. **Telephone Main 549.**

JAS. M. MITCHELL

214 rue St-Jacques, Montréal.

ACHAT ET VENTE d'Immeubles, de limites à bois, de mines, etc.

Correspondance Sollicitée

The T. F. Moore Company

Marchands de Charbon et Fournisseurs en Gros

521 rue DeMontigny Est, - - Montreal, P.Q.

Tél. Bell: Main 3686.

Dandurand, Brodeur & Boyer

AVOCATS

Edifice Liverpool & London & Globe.

112 rue St-Jacques, MONTREAL.

LA PROVINCE DE QUEBEC

LA vieille province de Québec, à cause de son étendue, sa beauté, ses immenses ressources naturelles, la fertilité extraordinaire de son terrain, la variété de ses produits est, sans contredit, un des plus beaux joyaux de la Puissance du Canada.

Elle comprend une superficie de 347,000 milles, environ 560,000 kilomètres carrés, [illegible] est l'étendue de la France et de l'Allemagne réunies.

La province de Québec est l'une des neuf grandes provinces de la Confédération Canadienne.

Elle s'étend de l'est à l'ouest, depuis l'Anse au Blanc-Sablon, à l'entrée du détroit de Belle-Isle, couloir qui s'ouvre sur l'océan Atlantique, jusqu'au lac Témiscamingue, qui forme son extrémité occidentale. Ces deux extrémités sont situées, la première, l'Anse au Blanc-Sablon sous le 57e, et la deuxième, le Témiscamingue, sous le 79e, 30' de longitude ouest, méridien de Greenwich.

Du sud au nord la province s'étend entre le 45e et le 53e parallèle, embrassant ainsi huit degrés de latitude, et plus de vingt-deux degrés de longitude.

Cette étendue colossale, qui ne compte guère encore qu'une population de 1,700,000 âmes, est cependant à la veille de devenir l'un des pays du monde qui attireront le plus les regards des peuples civilisés et l'ambition des capitalistes, parce que ses conditions physiques sont telles que l'activité humaine y trouvera le plus admirable champ qui existe pour le développement des industries modernes.

Placée au centre des provinces [illegible] de la Confédération Canadienne [illegible] de la navigation presque tout entière du Saint-Laurent, occupant entre [illegible] hure de ce fleuve, la province de Québec tient pour ainsi dire les portes et la [illegible] nulle importation, nulle exportation [illegible] d'Europe au Canada, ou du Canada en Europe, sans passer par les ports [illegible] de Montréal.

Cette situation privilégiée assure [illegible] province de Québec près de la moitié [illegible] total du Dominion.

La province de Québec est [illegible] agricole, un pays de [illegible] nature, on peut le dire [illegible] prodiguer, à pleines [illegible] car elle est partout grandiose: forêts, lacs, rivières, chutes [illegible] pouvoirs hydrauliques, îles, pâturages [illegible] sauvages en grand [illegible]

Les trois quarts de la population de la province de Québec sont d'extraction [illegible] et il va sans dire que la langue française est la plus usitée dans toute la province.

Le sol de notre pays est, en général, supérieur et éminemment propre à toute espèce de culture.

Nos grandes régions où la colonisation fait surtout fructifier son œuvre sont : la Gaspésie, la vallée de la Matapédia, la région des Squatecks, la vallée du lac Saint-Jean, la Mantavaisie, le Nord-Ouest de Montréal et le Témiscamingue.

AUGMENTATION DE LA POPULATION

En 1891, la population de la province était de 1,488,535, lors du dernier recensement, dix années après, elle était de 1,648,898. Le nombre des hommes et femmes est admirablement proportionné ; les premiers étaient, en 1901, au nombre de 824,454 ; les dernières de 824,444. On comptait pour cette année-là 291,427 demeures pour 307,304 familles. Depuis 1901, l'élan donné à la colonisation par un ministre infatigable, le retour de nos frères des Etats-Unis, les vertus prolifiques des familles canadiennes françaises ont beaucoup augmenté les chiffres plus haut cités.

LES DIVERSES RELIGIONS

Au point de vue religieux, la grande majorité des habitants de la Province de Québec est catholique-romaine; elle en compte 1,429,260 ; il y a 81,563 anglicans, 58,013 presbytériens ; 42,014 méthodistes ; 8,393 baptistes ; 7,498 juifs (ce nombre a presque doublé depuis) ; 5,211 protestants, 5,173 congrégationalistes, 3,079 adventistes ; les autres religions du monde se partagent l'infime reste.

LES DIVERSES ORIGINES

Le canadien-français a une grande majorité sur les autres habitants dans la Province de Québec. On en compte 1,322,115 contre 114,710 de descendance anglaise, 114,842 irlandais, 60,068 écossais, 6,923 allemands, 1,554 hollandais. Il y a aussi des belges, les russes, des italiens, des américains en assez grand nombre ; il ne reste qu'une poignée de véritables sauvages.

La superficie totale de la Province de Québec est de 225,198,561 acres ; elle renferme une cinquantaine de beaux lacs ayant une superficie de 3,507,318 acres et qui abondent [illegible] excellents poissons de toutes sortes sans parler de ses immenses fleuves si renommés [illegible] nombreux pouvoirs naturels [illegible]

LE CLIMAT

Le climat de la province de Québec n'est pas le même que celui des contrées européennes situées sous les mêmes latitudes. Le [illegible] degré, celui que l'on peut considérer comme la ligne médiane du territoire [illegible] et qui est celui de la frontière méridionale de la province, passe en Europe à travers le midi de la France, la Lombardie, la vallée du Danube, la péninsule de Crimée. "On sait que les rivages occidentaux de l'Europe ont, à latitude égale, une température beaucoup plus élevée que les rivages orientaux de l'Amérique, grâce au mouvement général des eaux et des courants ; les vents du sud-ouest prédominent sur les côtes européennes, tandis que les eaux échauffées du golfe mexicain se portent vers les mers de France, les îles Britanniques et la Norvège. Au contraire, le vent qui l'emporte au Canada est le vent polaire, soufflant dans la direction du nord-est au sud-ouest, c'est-à-dire précisément dans l'entonnoir que présente le golfe Saint-Laurent. Les autres courants aériens venus des régions arctiques, du nord ou du nord-ouest, ne trouvent guère d'obstacles dans la traversée du Labrador et des Laurentides, tandis que les vents du sud-est, ceux qui apportent les tièdes effluves de la mer des Antilles, sont plus facilement détournés de leur marche par les montagnes bordières du bas Saint-Laurent et par les chaînes de la Nouvelle-Angleterre." (Elisée Reclus.)

La province de Québec étant moins soumise à l'influence de la mer, les saisons intermédiaires y sont moins marquées, mais l'hiver et l'été y sont plus soutenus. Le printemps, l'automne passent rapidement, la vie se révèle par explosion dans les forêts après le long hiver, et presque aussi brusquement, après un court mais délicieux automne, commence le sommeil des plantes. Le cycle entier de la flore s'est accompli en quatre ou cinq mois, de [illegible] de mai à la première quinzaine d'octobre. Dès qu'elles sont tombées, vers les premiers jours de décembre, les neiges restent sans se fondre et durcissent peu à peu. Grâce à cette couche protectrice, les plantes sont à l'abri de la gelée et du brusque dégel qui les menaceraient sous un climat moins rude ; la neige abrite même les maisons contre le froid.

Il ne faut donc pas croire que la rigueur du climat canadien soit un obstacle à la culture des céréales, des plantes fourragères, des racines et des fruits. Bien au contraire. La province de Québec est d'une fertilité exceptionnelle ; la neige n'empêche nullement l'élevage ; le climat donne au bétail [illegible] remarquable qui contribue pour beaucoup à le préserver des épidémies. La neige donne en outre à la terre un repos absolu [illegible] printemps, le dégel l'imbibe et la prépare admirablement pour la production [illegible] développant naturellement les [illegible] engrais qu'en Europe on est obligé de provoquer artificiellement.

LE SAINT-LAURENT

Dans la plus grande partie de sa [illegible] la province de Québec est traversée par le fleuve Saint-Laurent qui, à partir de [illegible]

Nous sommes en meilleure position que jamais à aider dans l'agrandissement de Montréal. Que vous soyez Architecte, Contracteur ou Propriétaire, vous trouverez nos marchandises et nos prix les plus bas sur le marché.

CIMENT PORTLAND

"LAFARGE" qui ne tache pas

SEULS AGENTS CANADIENS

Mélangeurs "McKelvey." Outils en Bronze à Ciment, Briques à Feu, Tuyaux en Grès, Briques à Paver, Briques Rouges, Plâtre, Etc.

FRANCIS HYDE & CO.

MONTREAL, Canada.

THE

Dominion Woollen M'f'g Co'y. Limited

Moulins : à BEAUHARNOIS, Que.
Bureau : - - à MONTREAL.

FABRICATION DE

DRAPS DE LAINE

ET

COSTUMES en DRAP

Quinlan & Robertson

ENTREPRENEURS

Black's Bridge,
MONTREAL, Que.

SUCCURSALES :

Carrieres de Crookston, Crookston, Ont.

Aux Croisements de Voie C. P. R. et G. T. R.

La Canadian General Supply Company

39 Rue St-Sacrement, - Montreal, Que.

MANUFACTURIERS ET AGENTS A COMMISSION

Matériel de Chemins de Fer,

Bateaux à Vapeur,

Moulins et Chantiers a Bois

Huiles, Peintures, Vernis.

Ahearn & Soper, Limitee

Marchands d'Appareils Electriques et Entrepreneurs

OTTAWA.

Appareils Westinghouse,
Télégraphe d'Alarme Gamewell,
Réflecteurs Rushmore,
Appareils de Télégraphe,
Appareils de Téléphone,
Appareils de Transmission.

The Crowan Lithographic Co.,

LIMITED

180 Rue Wellington, OTTAWA, Ont.

Nous faisons une spécialité de travaux de toute espèce pour Gouvernements, Municipalités et Maisons de Commerce. Pas de commandes trop vastes ou trop difficiles qui ne peuvent être remplies dans nos ateliers renommés pour l'élégance et la promptitude. . . .

LA

Montreal Cotton & Wool Waste Co.

Ne Fabrique que pour le Commerce.

MONTREAL.

The Electrical Repair and Supply Co.

Commerçants de

Machineries, Appareils et Fournitures Electriques.

ATTENTION SPECIALE ACCORDÉE AU NUMEROTAGE DES ARMATURES, CHAMPS ET TRANSFORMERS

SHERBROOKE, Que.

source, en plein cœur du continent américain, à 3,500 milles de son embouchure sur l'Atlantique, descend d'abord, comme une modeste rivière, ayant l'air de dérober sa course, jusqu'à la première des grandes mers intérieures d'eau douce de l'Amérique, jusqu'au lac Supérieur, où il semble se perdre pour toujours au regard. Il en ressort néanmoins par le Sault Sainte-Marie et entre dans le lac Huron, où il s'engloutit de nouveau pour réparaître encore, sous le nom de rivière Sainte-Claire, laquelle le conduira jusqu'au lac Erié, et de là, par la rivière Niagara, jusqu'au lac Ontario, d'où il sortira enfin, sous son véritable nom, et coulera entre les rives de la province d'Ontario et celles des Etats-Unis, jusqu'à ce qu'il atteigne l'île de Saint-Régis. A partir de ce point, il entrera résolument dans la province de Québec et la parcourera exclusivement, en la séparant en deux parts fort inégales et fort différentes l'une de l'autre, sur un parcours de 1700 kilomètres, jusqu'à ce qu'il aille se jeter dans le golfe qui porte son nom et qui transmet l'énorme volume de ses eaux à l'océan Atlantique.

Pendant longtemps, le Saint-Laurent coule sur une largeur inégale, tantôt resserrant, tantôt élargissant son cours, parfois se déployant au point de former des lacs, comme ceux de Saint-François, de Saint-Louis, de Saint-Pierre, offrant çà et là des largeurs de quatre à cinq kilomètres, d'autres fois se rétrécissant à deux kilomètres, jusqu'à ce qu'il atteigne l'extrémité inférieure de l'île d'Orléans, trente-cinq kilomètres en aval de Québec, la capitale de la province.

A partir de ce dernier point, son cours prend désormais un développement assuré et progressif. Au début, il aura vingt kilomètres de largeur et ne cessera de s'ouvrir de plus en plus, jusqu'à ce qu'il atteigne la Pointe-des-Monts, sur la rive nord, quatre cents kilomètres plus bas, point où son élargissement devient subitement tel que, de fleuve, il se transforme en golfe. Désormais, il s'épanchera en ondes semblables à celles de l'Océan qu'il ira bientôt rejoindre, après avoir baigné les rivages du Labrador canadien, ceux de l'île d'Anticosti, de la Nouvelle-Ecosse, et enfin de l'Amérique Britannique, qui, dans les parages brumeux et souvent orageux du golfe, apparaît comme une oasis verdoyante de cent trente kilomètres de longueur, où l'hiver n'a plus de rigueurs et où le sol offre l'aspect d'une végétation des plus luxuriantes.

A son entrée dans l'Atlantique, l'estuaire du Saint-Laurent a une largeur de 170 kilomètres; 750 kilomètres plus haut, à la Pointe-des-Monts, à l'entrée du golfe, sa largeur est réduite à 65 kilomètres.

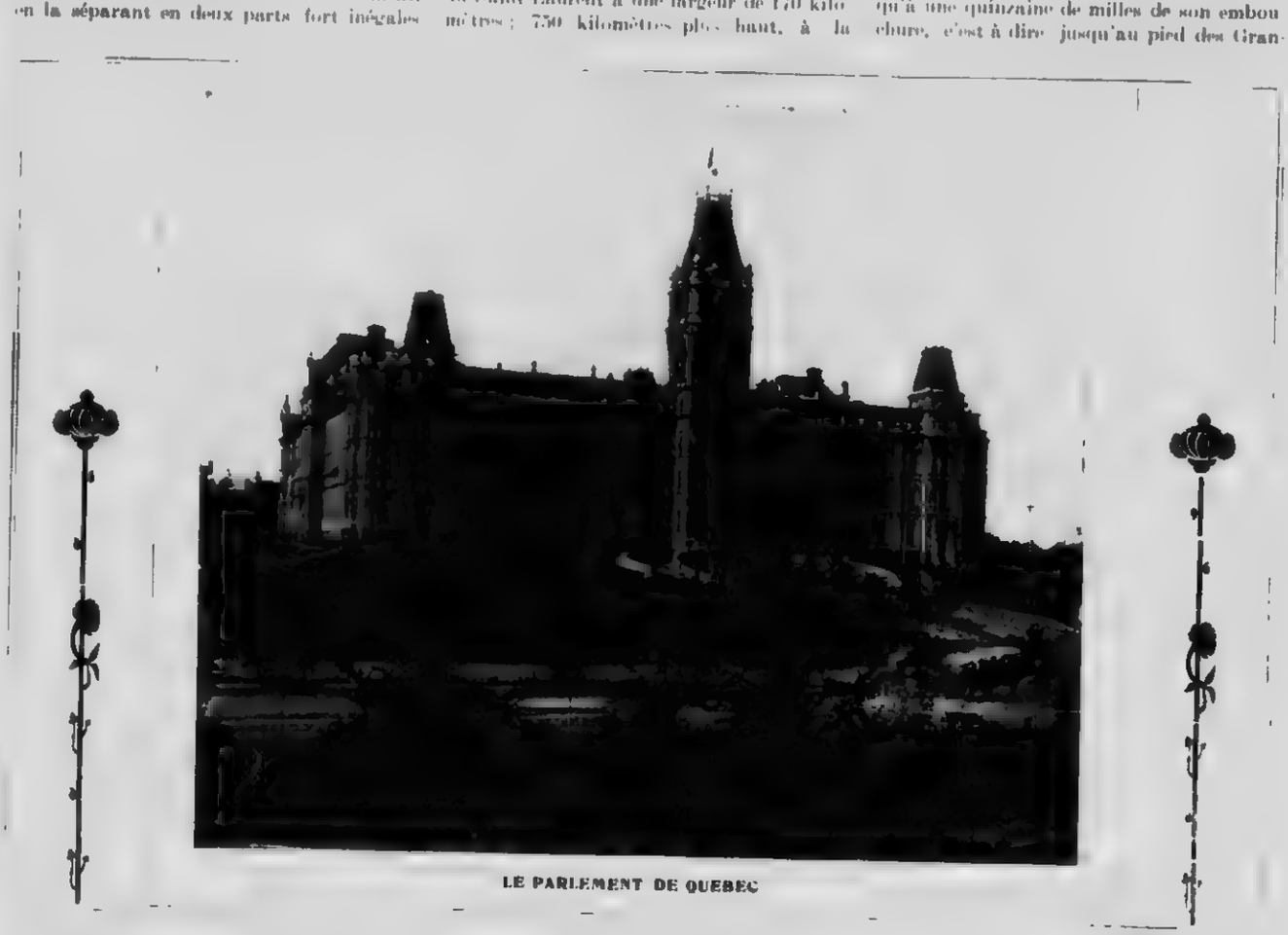
De là, en remontant toujours, les rives du grand fleuve se rapprochent graduellement jusqu'à ce que, devant Québec, elles ne lui accordent plus qu'un passage d'environ deux kilomètres de largeur, ce qui n'empêche pas la navigation en eau profonde, pour les vaisseaux océaniques du plus fort tonnage, de se prolonger encore trois cents kilomètres plus haut, jusqu'à Montréal, la grande métropole commerciale du pays.

Poussée par la formidable marée de l'Océan et du Golfe, le Saint-Laurent, deux fois par jour, remonte vers sa source jusqu'à près de six cents kilomètres de la Pointe-des-Monts, devant Trois-Rivières, une des principales villes de la province en importance et l'une des plus avantageusement situées.

POUVOIRS HYDRAULIQUES

Si l'on veut se faire une idée du nombre et de la puissance des pouvoirs hydrauliques qui existent sur la plupart des cours d'eau, grands et moyens, de la province de Québec, qu'on prenne comme exemple une région entre dix autres, que l'on consulte, à cette fin, le rapport très circonstancié que M. J. C. Langelier adressait récemment au ministère des Terres, Forêts et Pêcheries, sur la force utilisable des pouvoirs moteurs que peuvent fournir les rivières de la région du Lac St-Jean; on y fera d'intéressantes découvertes.

Voici en premier lieu, la Péribonca que l'on peut remonter en bateau à vapeur jusqu'à une quinzaine de milles de son embouchure, c'est à dire jusqu'au pied des Grandes Chutes. Sur un parcours de cinq à six milles, la rivière se précipite, par une série de cascades successives, qui, réunies, pourraient développer un pouvoir hydraulique de 300,000 chevaux-vapeur.



LE PARLEMENT DE QUEBEC

Sur la Mistassini, les premières chutes sont à environ 21 milles du débouché de la rivière dans le lac Saint-Jean. Il y a deux cascades à moins d'un demi mille l'une de l'autre. Réunies elles peuvent fournir un pouvoir de 50,000 chevaux-vapeur.

La Mistassibi, affluent considérable, vient se jeter dans la Mistassini, après une succession de cascades dont on évalue la force motrice collective à environ 75,000 chevaux vapeur.

De même pour porter ses eaux à la Mistassini, la rivière Aux-Rats descend par deux cascades de trente pieds et une chute

FICELLE D'ENGERBAGE

BLUE RIBBON,	650 pieds par livre	
RED CAP,	600	" "
TIGER,	550	" "
GOLDEN CROWN,	500	" "
STANDARD,	500	" "
SISAL,	500	" "

La **Blue Ribbon** est sans aucun doute la Reine des Ficelles d'Engerbage. Elle donne 650 pieds à la livre et est manufacturée avec la fibre de Manille la plus choisie. De la Ficelle de 650 pieds est la seule Ficelle manufacturée entièrement avec la fibre de Manille. Les marchands devraient se défier de Ficelles soi-disant "Manille" qui sont annoncées comme mesurant moins de 650 pieds à la livre. Ce sont des ficelles d'engerbage à fibres mélangées.

Demandez des Echantillons.

Consumers Cordage Co., Ltd

HALIFAX, N.E. MONTREAL, Que.

Jas S N Dougall — Gustaf Gylling

McCaskill, Dougall & Co.

MONTREAL.

LES PLUS HAUTES RECOMPENSES

DANS LE PAYS ET A L'ETRANGER

Fabricants de

Vernis pour Wagons de Chemin de Fer et Voitures. Vernis pour Vaisseaux et Mâts. Ils ne blanchissent pas sous l'effet de l'eau ou du soleil.

Vernis pour Pianos, Meubles et Décorations, Finis et Vernis Zanzerine transparents pour boiseries.

Vernis pour œuvres d'architecture.

Succursale aux Etats-Unis
161 Summer St.
BOSTON., Mass.

Bureau d'Affaires.
30 rue St. Jean,
MONTREAL.

James Hutton & Co.

Agents de Manufactures

MONTREAL

REPRESENTANT:

JOSEPH RODGERS & SONS, Ltd, Coutelliers de sa Majesté.
STEEL, PEECH & TOZER, Ltd, Leviers en Acier, Bandes, Ressorts en Acier, etc.
W. & S. BUTCHER, Rasoirs, Files, etc.
THOS. GOLDSWORTHY & SONS, Emeri, Drap d'Emeri, etc.
BURROUGHS & WATTS, Ltd, Tables de Billards, etc.

Adresse par Cable "DROLET." — ETABLI EN 1878 — On se sert du Code Lieber

F. X. DROLET

MACHINISTE INGENIEUR ET ENTREPRENEUR GENERAL

Pompes à Air et Circulantes, Pompes pour Bouilloires, Pompes pour Réservoirs.

SPÉCIALITÉS: Pompes pour Aqueduc, Pompes à Feu, Pompes à bras.

Québec, P. Q., - - Canada.

Nos ateliers sont des mieux outillés.
Adaptés spécialement pour travaux concernant la Marine.
Les Ingénieurs et Visiteurs sont invités.
Réparations faites promptement, le jour ou la nuit.
Nous avons en mains un assortiment complet de matériaux pour Ingénieurs.

Maison LUDGER GRAVEL

Pour Fournitures de Voituriers et Forgerons

ET AGENT DE MANUFACTURES

Fers Neverslip

Fers Neverslip.
Coffre-Fort.
Poeles de Cuisines et de Passages.
Peintures.
Vernis English Standard.

Fournaise "Oak" de Walker.

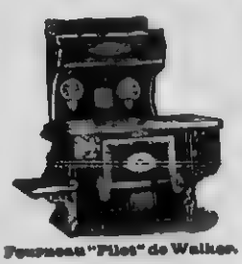
Huile Balmoral
Pour Essieux.
LUDGER GRAVEL,
Propriétaire.

Huiles,
Bois de Voitures.
Napotes et Traine de Voitures,
Fer, Acier,
Outils de Forgerons,
Forges, Enclumes, Etc.
Coutellerie.

PHONES:
Bureau: Bell Main 512
Magasin: " " 641
" Marchands 964
Après 6 h. p.m. Bell Est 2214
Bureau à Québec: - 752

22 a 28 PLACE JACQUES-CARTIER, - - - - - - MONTREAL.

Coffre Fort de Mellink.



Fourneau "Files" de Walker.

de 60, qui peut produire une force motrice de 22,000 chevaux.

On pourrait encore faire une évaluation approximative du pouvoir que fourniraient les rapides et les cascades de l'Assomption peut-être le plus puissant tributaire de la Mistassibi ; mais, tout en laissant de côté ce calcul, on n'en constate pas moins qu'il reste encore sur les rivières Mistassini, Au Rat et Mistassibi, dans un circuit de moins de quinze milles, des pouvoirs d'eau dont la force collective excède celle qui est actuellement utilisée à Niagara.

La rivière Chamouchouane, que l'on considère comme le cours supérieur du Saguenay, et qui se jette dans le lac Saint Jean, à six milles au sud de la Mistassini, peut développer une force motrice de près de 100,000 chevaux vapeur, fournie par plusieurs cascades et surtout par la chute de la Chaudière, saut de 120 pieds de hauteur que la rivière fait à 90 kilomètres de son embouchure.

La rivière Ouiatchouane a près de 100 kilomètres de longueur et parcourt une série de lacs, dont le plus grand est celui des Commissaires, qui présente un déploiement de 21 milles. A trois kilomètres de son embouchure, la rivière fait un saut énorme de 236 pieds de haut, qui offre à la fois, aux touristes, le spectacle d'une des plus belles chutes qu'il puisse contempler, et à l'industriel une force utilisable de 33,000 chevaux pour la fabrication de ses produits.

La Métabetchouane, longue de 125 kilomètres, opère une descente de 225 pieds formée par plusieurs cascades et rapides, sur une longueur de près de quatre milles, à peu de distance de sa source.

Pour nous résumer, additionnons tous les pouvoirs moteurs que peuvent fournir les différents cours d'eau de la région du Lac Saint Jean uniquement, et nous atteignons le chiffre extraordinaire de 650,000 chevaux vapeur.

Si nous sortons de la région du lac St Jean, pour aller dans celle du Saint Maurice, nous trouvons les pouvoirs fameux de Grand'Mère, de Shawinigan, etc ; dans la région de l'Outaouais et du Témiscamingue on en compte par douzaines.

Voilà qui ne peut manquer d'intéresser les industriels du monde entier

M. LUDGER GRAVEL

Grâce à l'attention constante qu'il a toujours portée aux moindres détails de son commerce et à sa connaissance approfondie des exigences de ses affaires, M Ludger Gravel occupe aujourd'hui une position de toute première importance dans l'industrie en gros des voitures et des accessoires de forgerons, industrie dont il s'est occupé sans cesse, depuis un grand nombre d'années, d'abord comme employé, puis comme propriétaire Bien que relativement jeune, étant né près de Montréal, en 1861, M Gravel compte plusieurs années de service dans cette branche particulièrement importante du commerce. Dès 1880, il entrait chez Thomas Wilson and Co , quincaillers, où il demeura huit ans et qu'il abandonna pour entrer au service de M. P.-P Mailloux, alors l'un des principaux fabricants de voitures et d'articles de selllerie Vingt ans plus tard, M Mailloux étant tombé malade, M Gravel prit la direction de l'établissement dont il s'occupe pour son propre compte depuis 1901.

Pour montrer quel facteur important il représente dans le commerce, rappelons le fait frappant qu'il représente à Montréal de grandes maisons canadiennes et étrangères telles que, par exemple , Paint and Varnish Works, Windsor , la Windsor Turned Goods Company, Windsor , la Dowry Spring and Axle Company, Chatham , la S Conboy Toronto , la Walker Steel Range Co., Ltd , de Grimsby, Ontario,—toutes des maisons canadiennes , la Frank Miller Company, de New York , la Bonney Forge and Tool Works, de Philadelphie , la Neverslip Manufacturing Company, le New Brunswick, N.-J ; la Standard Varnish Works, de New-York , la H Scherer and Co., de Détroit, Mich , la Searls Manufacturing Company, de Newark, N J , et la Meilink Mfg C , de Toledo, Ohio.

M Gravel importe principalement d'Angleterre, d'Allemagne et de France

Ses entrepôts sont situés place Jacques-Cartier Nos 23 et 25 Il a à son service un nombre considérable d'employés

LA MAISON E. F. DARTNELL

Impossible dans une édition spéciale comme celle-ci de ne pas parler de M E F Dartnell, commerçant, depuis 1894, de fournitures pour Constructeurs et entrepreneurs, etc membre du 'Board of Trade' et du Builders' Exchange Son commerce s'étend depuis Halifax jusqu'à Vancouver et Victoria et ses importations viennent des Etats Unis, Angleterre, France et Norvège

M E. F Dartnell dont les bureaux et salles de vente sont au No 157 rue Saint-Jacques, Montréal, représente au Canada la United Concrete Machinery Co , de New-York et Boston, fabricants de Malaxeurs à Beton de haute qualité, dans tous les types et dimensions Quelques-uns sont faits à Montréal sous la direction de M Dartnell lui-même Il vend aussi des matingottes (derricks) ecossaises, concasseurs et autres machines pour entrepreneurs Il représente plusieurs carrières de pierre à construction renfermant le grès d'Ohio, la pierre calcaire de Bedford, Indiana les grès de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau Brunswick, aussi les grès et pierres calcaires anglais et français et le granit de Norvège Il est, au Canada, le représentant de MM Fèvre & Cie de Paris France, propriétaires de plusieurs carrières renommées pour leur pierre à construction entre autres la fameuse pierre "Chassignelles" dont on a importé 8,000 tonnes pour la construction de l'edifice Altman à New-York

M Dartnell fait aussi un grand commerce de briques et autres produits de l'argile Il représente les meilleurs fabriques canadiennes, américaines et européennes

Les salles d'échantillons de M Dartnell sont remplies d'une grande variété de belles briques, pierres à construire terra cotta etc , elles valent la peine d'être visitées, surtout par ceux qui se proposent de construire

M. W. ROBB

Les traits qui distinguent le caractère écossais sont surtout la persévérance et le sang froid

Nous avons un bel échantillon du type écossais dans le trésorier de la cité de Montréal, M W Robb.

Né à Aberdeen (Ecosse) en 1837, M Robb vint au Canada en 1851 Le jeune homme cherchait encore sa voie et ne devait pas tarder à la trouver La finance avait pour lui un attrait particulier On naît financier, et l'ecossais et M Robb n'a pas fait exception à la règle Doué d'une intelligence supérieure, possédant une instruction solide, aimant le travail d'une probité à toute épreuve, il devait réussir, et il a réussi Il occupe aujourd'hui une position enviable et la cité de Montréal est heureuse de posséder un trésorier qui lui fait honneur depuis quarante et un ans qu'il est à son service

De 1851 à 1855 M Robb s'occupa de commerce Ses grandes qualités ne tardèrent pas à se faire jour D'une exactitude exemplaire, attentif aux affaires, il fut remarqué et en 1865 il entra à l'hotel de ville en qualité de commis aux finances L année suivante il fut nommé auditeur, puis contrôleur, en 1887, et finalement trésorier en 1900 Quand il est entré au service de la ville, le revenu municipal était de $592,000 L'année dernière, il était de $1,000 000

M Robb a grandi avec la ville et a toujours été à la hauteur de la situation

Quand il est devenu employé civique, le département du trésor et les autres départements étaient installés à l'étage supérieur du marché Bonsecours, où ils sont restés jusqu'en 1878 alors qu'ils furent transportés au nouvel hôtel-de-ville

M Robb est un vrai Canadien par le cœur et il est un de ceux qui croient que notre pays est entré dans une ère d'expansion générale et de vaste développement

La Hiram L. Piper Company, Limitée

Cette puissante compagnie a ses bureaux et ateliers sur la rue Normand, à Montréal , elle manufacture toutes espèces de spécialités pour les chemins de fer et bateaux à vapeur

M Hiram L. Piper, son directeur-gérant, est l'auteur de nombreuses inventions très populaires que les compagnies de chemins de fer les plus célèbres ont adoptées sans retard sa dernière invention est un marqueur à combinaison et lampe de classification pour les trains , après un essai approfondi les experts ont déclaré que c'était la meilleure lampe à signaux sur le marché Il a aussi fabriqué une nouvelle lampe marqueur pour les trains , elle éclaire pendant sept jours consécutifs sans obligation d'y toucher et un projecteur à acétylène pour chaloupes ou bateaux moteurs, ce projecteur obtient un succès tel que les ventes dépassent l'attente la plus optimiste

Tous ceux qui désirent se procurer des signaux, lampes pour voie ferrée, etc ou lampes marines, ne doivent pas manquer d'écrire à la maison pour un catalogue illustrant la ligne particulière dans laquelle ils sont intéressés car le commerce embrasse tellement d'articles qu'une réclame du genre de celle-ci ne peut que faire mention des principaux

Le Président de la compagnie est M Jas Carruthers le vice-présidents M William Carruthers,tous deux font partie de la maison Jas Carruthers et Cie exportateurs de grains L'ancienne place d'affaires au No 12 rue St Pierre devint bientôt trop petite pour le commerce toujours augmentant, aussi les bureaux et ateliers ont été déménagés dans un vaste local aux Nos 17 à 24 rue Normand la la compagnie possède toutes les facilités pour exhiber sa nombreuse marchandise

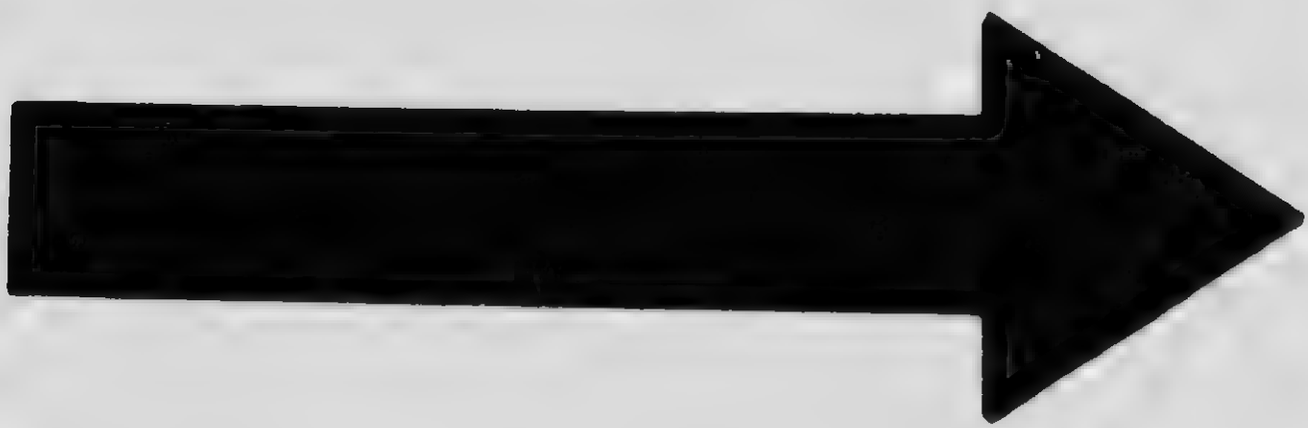
Les directeurs profitent de l'occasion présente pour remercier leurs clients de l'encouragement passé et espèrent que leurs produits vont de plus en plus être demandés

Dr L. J. LEMIEUX, M.P.

Le docteur Louis-Joseph Lemieux est le fils de M H A Lemieux inspecteur des douanes de sa Majesté pour la Province de Québec Il est né le 11 avril 1870 En 1890, il commença l'étude de la médecine à l'Université Laval En 1894, il fut reçu médecin avec grande distinction et fut immédiatement nommé médecin et chirurgien de l'hôpital Saint Vincent et professeur d'hygiène à l'"Oregon State University," à Portland, Oregon, où il demeura pendant trois ans En 1896, il vint exercer sa profession à Montréal, où il est depuis médecin de l'hôpital Notre Dame aviseur médical du Pacifique et de l'Intercolonial En 1903 le Dr Lemieux alla passer plusieurs mois à Paris afin de se perfectionner dans sa profession et fut spécialement chargé par le Dr Marmorek, de Paris, d'expérimenter son sérum antituberculeux Les premières injections de ce sérum en Amérique furent données par le Dr Lemieux à l'hôpital Notre-Dame En juin 1901, il présenta au Congrès des Médecins de langue française de l'Amérique du Nord un long rapport sur les résultats de ses expériences

En 1894, le Dr Lemieux épousa Melle Alice fille cadette de l'honorable sénateur L O David

Par deux fois, le comté de Gaspé mit le Dr Lemieux à se porter candidat dans les intérêts du parti libéral En 1900 le docteur déclina la candidature, mais en 1904 il fut choisi de nouveau et élu par acclamation pour représenter le comté à l'assemblée législative de Québec



JOHN B. De LORIMER,

Entrepreneur

4833, Ave. Western, Montreal.

M. JOHN B. De LORIMER est, depuis longtemps, un des plus grands entrepreneurs de Montréal : il a fait quelques-uns des travaux publics les plus importants, sans parler de nombreux contrats pour des particuliers.

Parmi les contrats importants menés à bonne fin par M. DeLorimer, mentionnons ceux faits pour les canaux.

Le premier fut la construction des murs du canal de la Côte Saint-Paul.

Les travaux d'excavation pour la construction du Dickinson Landing étaient très difficiles à faire, il a fallu cinq ans pour parfaire ce contrat.

Nous pouvons mentionner ensuite le mur nord de la Côte Saint-Paul, s'étendant jusqu'au Pont du Chemin de Fer du Pacifique Canadien ; la construction en dura quatre ans. Tous ces travaux furent faits dans les limites du temps fixé et à la satisfaction de tout le monde.

Il convient aussi de faire mention des entreprises privées suivantes : L'ouvrage en pierre des murs de la Fabrique de Soie Belding Paul ; l'ouvrage en pierre de 100 demeures, complété en même temps, la construction de huit résidences de première classe sur l'Avenue Elm et six sur l'Avenue Chesterfield.

L'Institut du Baron Hirsch, l'Eglise Saint-Léon, à Westmount, la construction faite en même temps de vingt-neuf grands magasins sur la rue Saint-Laurent.

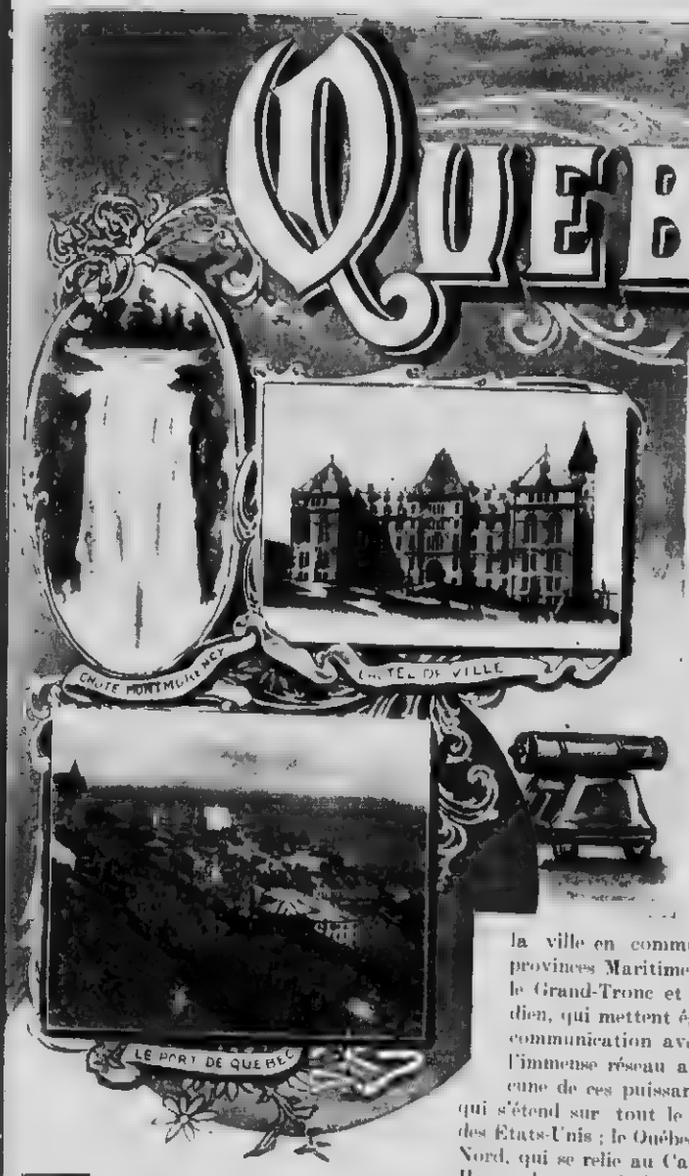
Tous ces travaux et un grand nombres d'autres sont la preuve vivante de l'habileté de M. De LORIMER comme constructeur.

JOHN B. De LORIMER,

Entrepreneur-Général

4833, Avenue Western, Montreal.

QUEBEC



QUEBEC est la ville la plus ancienne de l'Amérique et la plus riche en souvenirs historiques. Entourée d'une nature à grands traits, elle offre un aspect majestueux. Du haut de la citadelle on jouit d'une vue unique sur le continent américain. Depuis plus d'un siècle, Québec est connu par son commerce maritime d'importation et d'exportation, non-seulement dans la Grande Bretagne, mais dans tous les centres de commerce de l'Europe. Son magnifique port de mer, un des plus vastes du monde, pourrait recevoir sans encombre toute la flotte de la Grande-Bretagne, et les plus gros vaisseaux peuvent y évoluer à l'aise.

Québec est situé sur un promontoire près du confluent du Saint-Laurent et de la rivière Saint Charles à quatre milles environ de l'embouchure du grand fleuve. Son port de mer s'étend jusqu'à huit milles en amont et six milles en aval de la ville proprement dite. Cette longueur jointe à la profondeur de l'eau, qui est suffisante pour les vaisseaux du plus fort tonnage, place le port de Québec parmi les plus sûrs et les plus commodes du globe.

Naturellement les citoyens de Québec n'ont pas manqué de tirer tout le parti possible des nombreux avantages que leur a offerts la nature, et depuis ces dernières années ils ont fait tout en leur pouvoir pour faire de leur ville un des ports de mer les plus fréquentés du pays. D'ailleurs, par sa situation géographique Québec paraît destiné à devenir le premier port de transbordement du Canada. Québec, est desservi par les chemins de fer suivants : L'Intercolonial, qui met la ville en communication avec les provinces Maritimes et avec Montréal; le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, qui mettent également Québec en communication avec Montréal et avec l'immense réseau appartenant à chacune de ces puissantes compagnies et qui s'étend sur tout le Canada et le nord des Etats-Unis ; le Québec Central, le Grand Nord, qui se relie au Canada Atlantique à Hawkesbury ; enfin le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean et le chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix qui amènent à Québec le trafic de la partie septentrionale de la province.

La construction du Grand-Tronc-Pacifique, dont le terminus sera à Québec pendant plusieurs mois de l'année, amènera à son port les produits du grand Ouest, ainsi que ceux de toute la région septentrionale des provinces de Québec et d'Ontario, dont on ne saurait exagérer l'importance et les perspectives d'avenir.

Comme les dimensions et le tonnage des grands transports océaniques tendent à augmenter de plus en plus, cette circonstance tournera à l'avantage de Québec, qui dans un vaste port à eau profonde est désigné tout d'avance pour recevoir les plus gros vaisseaux. Il est de l'intérêt du Canada de ne pas permettre que le commerce maritime soit détourné du Saint-Laurent pour se diriger sur les ports de mer des Etats-Unis, et cela nécessite l'emploi de vaisseaux de gros tonnage pouvant soutenir la concurrence avec ceux de nos industrieux voisins ; puis pour les vaisseaux de ce genre il faut un port de mer en état de les recevoir. Or, le port de Québec réunit toutes les conditions nécessaires à cet effet ; c'est le port par excellence pour les navires de grandes dimensions.

Le port de Québec peut soutenir avantageusement la comparaison avec les ports américains. Les mieux aménagés quant aux facilités de chargement et de déchargement et il peut recevoir les vaisseaux du plus fort tirant d'eau.

Le bassin de radoub, qui appartient au gouvernement fédéral, peut loger des vaisseaux de fort tonnage qui ont besoin d'être mis en réparation ; et dernièrement on l'a allongé de manière à faire place pour des bâtiments d'une longueur de six cents pieds.

Il est de l'intérêt du Canada tout entier d'améliorer le port de Québec, non seulement pour lui assurer le grand commerce d'exportation, mais pour faire face aux besoins toujours croissants du grand trafic maritime alimenté par l'ouest.

A cet effet il importe d'établir des tarifs de transport aussi bas que possible, de s'assurer un outillage perfectionné pour opérer le chargement et le déchargement, d'avoir des docks spacieux et commodes, pour favoriser l'emploi des grands paquebots océaniques.

La question du transport maritime est d'une importance capitale pour la prospérité du Canada ; ce point est pleinement reconnu par le gouvernement, et depuis ces dernières années l'opinion publique s'est manifestée hautement dans ce sens.

Dans le voisinage de Québec, sur la ligne du chemin de fer de Québec et du Lac Saint Jean ; aux Chûtes de Shawinigan, à Grand'Mère et à Chicoutimi, on a établi des manufactures de pâte de bois, de papier, etc. Les produits de ces établissements industriels seront dirigés sur le port de Québec. La fabrication du papier promet de prendre un développement immense dans un avenir prochain. L'exploitation des forêts le long du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean a pour conséquence d'amener au port de Québec, de grandes quantités de bois de service destiné à l'exploitation, dont le chargement se fait au bassin Louise, et ce commerce, comme celui de la pâte de bois, promet d'augmenter d'année en année. La riche région forestière et agricole dont le Lac Saint-Jean occupe le centre, a subi depuis un quart de siècle un merveilleux changement. Avant la construction du chemin de fer cette vaste contrée comptait à peine quelques centaines d'habitants ; aujourd'hui elle attire de nombreux colons et son agriculture et son industrie se développent à vue d'œil. Elle a une étendue de 31,000 milles carrés et contient près de vingt millions d'acres de terre propre à la colonisation. Elles est près de trois fois plus grande que la Belgique, dont la superficie ne dépasse guère 11,000 milles. Au point de vue de l'agriculture et de l'industrie, cette contrée est destinée à devenir une seconde Belgique, dont la population dépasse six millions, tandis que la région du Lac Saint-Jean, trois fois plus étendue, ne compte encore que cinquante mille habitants.

Ce district est situé dans la partie la plus

THE HUGHES, OWENS Co

LIMITED

FABRICANTS DES..

PAPIERS A DESSIN

Mount Royal et Iris

Quartiers Généraux pour Matériaux à l'usage des Artistes, Fournitures d'Ateliers de Dessin, Instruments d Arpentage

Seuls Agents Canadiens pour les Machines a Dessiner Buckeye Verticales et la Machine Electrique Continue et Automatique de Franklin

BUREAU: 237, rue Notre-Dame, Ouest

FABRIQUE: 589, rue St-Paul

MONTREAL

Téléphone Bell: Main 2028.

Thos. J. Drummond, President. E. Ed. Gudewell, Vice-Président

James C. McCall, Sec.-Trés.

LA MONTREAL PIPE FOUNDRY Co., LTD.

Manufacturier de

CAST IRON WATER & GAS PIPES

TUYAUX A L'EAU ET A GAZ, EN FONTE.

Branches en fonte et fontes Speciales pour les conduits d'Eau et de Gaz en general, Tuyaux Fourreiet, Borne-Fontaine, Valves, etc.

Bureau Principal:-

Edifice de la "Canada Life"

MONTREAL, QUEBEC.

OU SE FABRIQUE LA FARINE "FIVE ROSES."

Depuis ces dernières années, aucune industrie n'a pris un plus merveilleux essor que celle de la fabrication de la farine. La vignette ci-dessus représente notre Moulin de Keewatin, un des Moulins où notre célèbre Farine "Five Roses" est fabriquée. Ce Moulin a une Capacité de 4,000 barils par jour, il est sans contredit l'un des moulins à farine le mieux outillé, le plus moderne et le plus vaste dans le monde. Notre marque de commerce sur un sac ou un baril de farine est une garantie absolue de la **Pureté** et de l'**Uniformité** de son contenu. . . . . .

LAKE OF THE WOODS MILLING CO., Limited

Montreal, Keewatin, Portage La Prairie, Winnipeg, Toronto, London, Ont., Quebec, St-Jean, N. B., Ottawa. . . . . .

antageuse de la zône tempérée. La meil re partie, celle qui avoisine le lac, se uve entre le 48ième et le 49ième degrés de itude nord ; c'est exactement la latitude la banlieue de Paris

Le climat ne diffère guère de celui de ontréal, et le sol est de qualité supérieure n général on a de la terre forte dans les llées et de la terre légère sur les hauteu Mais la terre, quelle que soit sa consistan est partout fertile et aisée à cultiver. Le plus on n'y trouve pas de roches ni de ailloux. C'est un sol qui convient également à la culture du blé et au pâturage. Il produit du blé, de l'avoine et d'autres céréales en abondance, et les plantes racines, elles que les pommes de terre, les navets, betteraves, les carottes, ainsi que les lémes de toutes sortes, y réussissent parfaitement. La production du grain dans la ion du Lac Saint-Jean dépasse considéblement celle de plusieurs districts agricoles des autres parties de la Province de Qué

r les vingt millions d'acres de terre pris dans le territoire du Lac Saint n, l'étendue défrichée et en culture représente seulement un peu plus de 500,000 s. Tout le reste est couvert de forêts. différentes variétés d'épinette forment des trois-quarts des essences forestières. compter les arbres assez gros pour nir du bois de sciage, on estime que cette région peut fournir 91,000,000 de cordes de bois propre à faire de la pâte à papier, en prenant seulement la première coupe. La pâte de bois du Canada obtient un prix plus élevé que celle des pays scandinaves, et si on y mettait le capital d'exploitation nécessaire, on trouverait dans la région du Lac Saint Jean assez de bois et de force motrice pour approvisionner la moitié de l'Europe de cet article

Dès maintenant, on compte environ trente grandes scieries et plus d'une demi douzaine de fabriques de pâte de bois dans le pays du Lac Saint Jean, et ce nombre augmente rapidement

Le port de Québec est le lieu d'exportation des produits de cette région. Le bassin Louise dans le port de Québec comprend deux docks. Le dock extérieur a une superficie d'eau de vingt acres, avec un quai de 3,150 pieds de devanture ; le bassin intérieur, dans lequel on maintient le niveau à mer haute au moyen d'écluses, a une superficie d'eau de quarante acres, avec une devanture de quai de 3,500 pieds. Ces deux bassins ont une profondeur suffisante pour des vaisseaux de trente pieds de tirant d'eau.

Ces deux bassins sont divisés par un mur transversal de 800 pieds de longueur et 330 pieds de largeur ; du côté nord, ils sont renfermés par la jetée Louise qui a 4,000 pieds de longueur et 330 pieds de largeur. Le quai de la Pointe-à-Carey avec son prolongement forme le côté sud du bassin extérieur ; les voies ferrées, les puits privés et le quai des commissaires, d'une longueur de 1,000 pieds, se trouvent le long du bassin intérieur, du côté de la ville.

Du côté du fleuve, le brise-lames, y compris le côté est du bassin extérieur, a une devanture de 900 pieds, avec une profondeur de 50 pieds à eau basse. Le quai de la Pointe à Carey a une devanture de 580 pieds, avec plus de 45 pieds de profondeur à eau basse.

Le dock intérieur est réservé plus particulièrement pour le bois de commerce et le charbon. La "Dominion Coal Co." et la "Nova Scotia Steel and Coal Co.", y ont établi un outillage considérable et coûteux pour décharger et manipuler le charbon et d'autres parties des quais sont réservées aux cargaisons générales, au bois de commerce, etc

Les quais du bassin extérieur et de la Pointe à Carey, servent aux cargaisons de toute sorte. Il y a deux installations pour opérer le chargement des céréales au dock extérieur et une à la Pointe-à-Carey, alimentées par deux élévateurs ayant une capacité respective de 1,000,000 et de 250,000 boisseaux.

Tout le long des quais on a construit des hangars éclairés à la lumière électrique en dedans et du côté de l'eau. Ces hangars ont une superficie de 174,000 pieds carrés, et sont bordés par des voies ferrées. On a

Le Monument de Samuel de Champlain, sur la Terrasse Dufferin, près du Chateau Frontenac, Québec.

Monument Wolfe et Montcalm sur les Plaines d'Abraham, Québec

LA

NOVA SCOTIA STEEL & COAL CO.

LIMITEE

MANUFACTURIERS

D'ACIERS

Gouvernail du Steamer "KONIGIN LUISE," fabriqué aux ateliers de New Glasgow de la Nova Scotia Steel and Coal Co., Limitée.

TIGES, FEUILLES ET PLAQUES

Depuis l'étalon 12 jusqu'à un pouce d'épaisseur. Toutes les largeurs jusqu'à 50 pouces.

FORGEAGES PESANTS

ARBRES DE COUCHE RIVETÉS

Rien de tout ce qui peut être demandé en Canada est trop grand pour nous.

ESSIEUX de CHARS a VAPEUR et ELECTRIQUES

RAILS À ECLISSE ET AUTRES MATÉRIAUX POUR CHEMINS DE FER

"TEE RAILS"—12, 18 et 28 lbs par verge.

FER EN GUEUSE SCOTIA

POUR LA FONDERIE

Aussi Mineurs et Expéditeurs pour les FAMEUSES VIEILLES MINES de

CHARBON "SYDNEY"

Un Charbon Vaporisé sans égal, contient le plus de Carbone, fait très peu de cendre.

Recueillères: MINES SYDNEY

Port d'Expédition: NORTH SYDNEY

Facilités sans égales pour chargement à North Sydney.

Le MEILLEUR CHARBON pour la Maison

Le MEILLEUR CHARBON pour la Vapeur

Chargement Expéditif **Meilleurs Résultats pour la Vapeur**

Deux points essentiels pour les propriétaires de vaisseaux

STEAMERS CHARGÉS PROMPTEMENT

POUR PRIX ET AUTRES DÉTAILS, S'ADRESSER AU

BUREAU PRINCIPAL, NEW GLASGOW, N. E.

onstruit aussi une élacière mécanique d'une apacité de cent mille pieds cubes.

La surface totale des docks est d'environ nquante acres, avec une longueur de voies crées d'environ cinq milles et demi, appar nant aux commissaires.

'extension projetée des docks Louise con ste en un grand bassin situé au nord des ocks actuels. Ce bassin aura des jetées de ois cents pieds de largeur et mille pieds de longueur, près desquelles l'eau aura une profondeur de quarante pieds à eau basse.

La première de ces jetées, qui constitue le prolongement du brise-lames actuel, est en construction actuellement.

A part des docks Louise [illegible] huit quais et douze entrepôts qui sont la propriété de la Commission du Port, dont le personnel se compose comme suit :

J. B. Laliberté, président; Narcisse Rioux, Wm. M. Macpherson, Dosithée Arcand, Harold Kennedy, Georges Tanguay, commissaires; William M. Dobell, Etienne Dussault, Félix Carbray; Alfred Larochelle, président de la corporation des pilotes, ex officio membre de la Commission en matière de pilotage; St-George Boswell, ingénieur civil en premier ingénieur; James Wood, secrétaire-trésorier; James C. Sullivan, maître du Port.

LA TERRASSE DUFFERIN, QUEBEC.

The Edwardsburg Starch Co., Limited

La Edwardsburg Starch Company Limited, qui a son siège social à Montréal et dont les usines se trouvent à Cardinal, Ontario, peut revendiquer à juste titre l'honneur d'avoir implanté au Canada la fabrication des amidons. Elle fut, pendant plusieurs années, la seule manufacture du genre au Canada, et, dans la suite, elle est toujours maintenue à la tête de cette industrie, dont la création remonte à 1858.

M. W. T. Benson, mort il y a quelques années, a donc été le pionnier de la fabrication au pays de l'amidon et produits dérivés.

Le commerce prit rapidement une [illegible] de extension, au point que, dès [illegible]née 1866, on jugea utile de réorganiser l'entreprise afin de pouvoir [illegible]lonner tout le développement voulu.

[illegible] créa donc une compagnie par actions qui comptait parmi ses membres plusieurs des capitalistes les [illegible] en vue de Montréal, à cette époque et parmi lesquels nous citerons [illegible] Peter Redpath, mort depuis, [illegible]xander Buntin, Walter Shanley et [illegible]rge A. Drummond.

Les affaires de la compagnie prirent successivement un développement [illegible]lus en plus considérable qui nécessita, naturellement, plusieurs [illegible]tions au capital, en vue de répondre aux besoins nouveaux créés par l'extension progressive de cette industrie.

Le Président et Directeur-Gérant actuel de la compagnie est M. Geo. F. Benson, le fils du créateur de l'industrie. M. William Strachan en est le Vice-Président, M. R. Cunningham, le Secrétaire, et M. Hugh McArthur, le Trésorier.

Parmi les directeurs, nous relevons les noms d'hommes d'affaires bien connus comme l'Honorable Robert MacKay, MM. C. R. Hosmer, William R. Miller et George Hyde.

La plus grande partie de la manufacture de Cardinal a été rebâtie plus en grand et remodelée, après l'incendie désastreux de 1906 et, à l'heure actuelle, la Compagnie est en mesure de répondre dans la plupart de ses lignes, à tous les besoins du commerce canadien.

Les usines sont pourvues d'une force motrice hydraulique très puissante et du meilleur filtre qui existe pour l'épuration de l'eau employée à la fabrication des amidons.

En temps ordinaire, la compagnie emploie régulièrement plus de deux cents ouvriers, sans compter ceux qui travaillent dans différentes bâtisses extérieures, également sous sa dépendance, où l'on fabrique les boîtes et les barils et où l'on produit la lumière électrique destinée à éclairer les divers établissements de la compagnie.

Au début, la compagnie borna ses opérations à la fabrication des amidons ou fécules de blé d'Inde. Plus tard, on y ajouta la fabrication de l'amidon de riz (Cempois) et, enfin, de l'amidon de pommes de terre employé dans la confiserie et dans l'industrie cotonnière.

Le développement extraordinaire pris, il y a quelques années, par les blanderies à vapeur, amena la compagnie à fabriquer une ligne complète d'amidon pour l'empesage du linge à l'usage des buanderies. Ces empois de blé et de blé d'Inde ont conquis une réputation et une vogue dont la compagnie a le droit de se montrer fière, car les autorités compétentes déclarent qu'ils sont supérieurs aux meilleures marques des Etats-Unis.

Le commerce de la glucose, du sucre de raisin et du sirop de blé d'Inde qui a pris, dans ces dernières années, un très grand développement, représente une partie importante de la production des usines de la compagnie. La glucose voit une demande de plus en plus considérable tant de la part des confiseurs que de celle des fabricants de conserves alimentaires, d'autant plus qu'il est aujourd'hui généralement admis que la matière première dont elle est tirée est la meilleure aux points de vue hygiénique et pratique. Pour la même raison, la vente du Sirop "Crown Brand" prend d'énormes proportions dans toute l'étendue du Canada.

Comme on le voit, ces nouvelles marques rivalisent avec les anciennes qui ont fait la réputation de la Edwardsburg Starch Company, telles que le "Benson's Prepared Corn", "l'Edwardsburg Silver Gloss", etc.

Une des raisons du succès toujours croissant du Sirop "Crown Brand" se trouve dans le fait que le développement progressif des immenses territoires du Nord-Ouest Canadien, lui constitue un marché sans cesse grandissant par suite de la rareté des fruits et autres produits similaires dans ces régions.

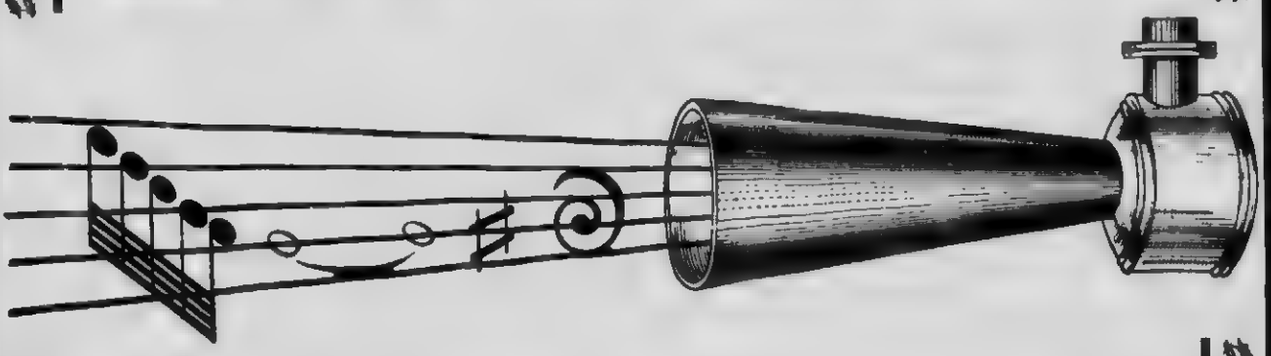
La compagnie réalise un chiffre d'affaires considérable avec les produits dérivés de son industrie qui sont utilisés et vendus sous forme de nourriture pour le bétail et la volaille. Le "Edwardsburg Gluten Meal" est avantageusement connu des éleveurs et jouit auprès d'eux d'une vogue méritée.

Les autres produits alimentaires du même genre sont désignés sous les noms de "Gluten Meal", "Gluten Feed", "Corn Brand" et "Corn Oil Cake".

La Compagnie fabrique également l'huile de blé d'Inde qui est utilisée aujourd'hui avec avantage dans plusieurs industries du pays.

Etant données certaines conditions des marchés extérieurs, la compagnie n'a pas cru devoir étendre son commerce à l'étranger; elle s'est contentée de faire un peu d'exportation, principalement en Angleterre.

DIAPHONES



De toutes les dimensions et capacités pour produire des sons et signaler la présence en temps de brume. Production du son directement par la vapeur, ou air comprimé par la vapeur, huile, gaz ou pouvoir électrique.

On replace les Sifflets á vapeur et Sirènes sur les Steamers et Vaisseaux de guerre.

Installés par le gouvernement du Canada sur les phares et à tous les points importants des Côtes de l'Atlantique et du Pacifique et les Lacs. Aussi en usage général dans l'Ile de Terreneuve.

Brevetés en Angleterre, Canada, Terreneuve, Etats-Unis, Japon et Contrées d'Europe.

FABRIQUES PAR

The Canadian Fog Signal Co.

LIMITED

Bureaux-Chef: 37-9 EDIFICE HOME LIFE

TORONTO.

M. PERCY C. RYAN

M Percy C Ryan est né à Ottawa le 1 mars, 1871 Il est le fils d'un vieux journaliste et d'un poète bien connu, M. Carroll Ryan M Ryan a fréquenté les écoles publiques et le Collegial Institute d'Ottawa, il a fait son droit au McGill Admis à l'étude de la profession en 1894 il est aujourd'hui le chef du bureau Ryan, Bikerdike et Gossekin M Ryan jouit d'une haute situation au barreau de Montréal et il a su se distinguer comme avocat dans des causes de premier ordre C'est un laborieux et un érudit Il s'est livré particulièrement aux choses de la jurisprudence et à l'étude des questions économiques Il parle plusieurs langues et il est reconnu comme un orateur de talent. Jusqu'en ces derniers temps il a été professeur de procédure civile à l'Université McGill

C'est un homme qui a un bel avenir devant lui et qu'on retrouvera sur la scène politique dans un avenir prochain

M. W. G. ROSS

M. W G. Ross, directeur-gérant de la Compagnie des Chars Urbains de Montréal, naquit dans la métropole du Canada en 1863 et reçut son éducation au High School de la grande Cité En société avec son père, il se lança dans les affaires en 1888 comme comptable enregistré, en 1888 il est déjà secrétaire-trésorier et plus tard assistant-gérant de la Compagnie de l'Hôtel Windsor En 1892 il était l'homme d'affaires de M James Ross qui s'occupait alors d'une manière très active du développement des Chars Urbains et qui possédait de gros intérêts dans plusieurs compagnies. Dans le cours de l'année 1895, il montait au poste de contrôleur de la compagnie des Chars Urbains de Montréal ; à la mort de M. M. Watts, il en devint le secrétaire-trésorier, position qu'il garda jusqu'en juillet 1903 alors qu'il succéda à M F. L. Wanklyn comme directeur-gérant de la Compagnie

M W. G Ross est directeur de la compagnie de tramways Montreal Park & Island, de la Suburban Tramway & Power Co., de la Payne Mining Consolidated Co., de la compagnie du Parc Dominion, il est le président de la Canadian White Co, de la Linton Apartment Co, et est aussi membre très en vue de plusieurs autres compagnies et institutions

Depuis que M Ross est directeur-gérant de la Compagnie des Chars Urbains le système s'est merveilleusement développé. De nouvelles lignes ont été ouvertes par toute la ville et les faubourgs, de nouveaux tramways qui font les délices du public montréalais et l'envie des touristes ont été construits Le service est excellent et ce n'est que dire la vérité que d'affirmer que le public voyageur est fier et satisfait de ses chars urbains Tout le monde admet sans peine que le crédit d'un service aussi bon doit être donné au populaire directeur-gérant de la compagnie

M. RODOLPHE LATULIPPE

Né à Saint Eugène Ont Il fit ses études classiques au Collège Bourget de Rigaud et débuta dans le journalisme au Canada d'Ottawa

Également populaire dans les cercles politiques financiers et ouvriers telle est la caractéristique de M Rodolphe Latulippe

M Latulippe est apprécié dans tous les milieux parce qu'il sait se faire tout à tous parce qu'il a un grand cœur et qu'il sait pratiquer le dévouement

Il occupe actuellement, pour un quatrième terme la présidence du Club Letellier le plus ancien comme le plus important de nos clubs

M Latulippe ne dirige pas seulement le Club Letellier il dirige aussi une autre embarcation plus compliquée et faisant peut-être moins de bruit mais dont les services sont appréciés de ceux qui les demandent c'est l'Assistance du Commerce

Parlez-en à nos marchands et leur réponse sera Mais nous ne connaissons que lui

Parlez-en aux ouvriers de l'Est de Montréal qui lui préparent un siège de député et ils vous diront Nous n'en connaissons pas d'autre

M. J.-H. RAINVILLE

M J-H Rainville est né à Sainte-Angèle de Monnoir, le 8 mars 1875 Il a fait ses études au collège de Marieville et à l'Université Laval

Admis à l'exercice de la profession d'avocat en 1900, il s'est livré tout entier à sa profession Il fait partie de la société Beauregard, Rainville et Saint-Julien Tout en se consacrant entièrement au droit et à sa clientèle M Rainville s'est jeté dans les luttes politiques et a fait la bataille dans toutes les élections dans Québec et dans Ontario, depuis 1899 C'est un orateur vigoureux très renseigné sur les choses politiques et qui est très recherché durant les campagnes électorales Il est un fervent libéral

M Rainville s'occupe aussi de choses militaires il est lieutenant au 85ème régiment Il est aussi vice président du Montreal Gun Club

M. ADOLPHE BAZIN

M Adolphe Bazin est né le 27 mai 1869 à St-Ours

Il fit ses études classiques au collège de St Hyacinthe et son droit au bureau de MM Béique, Lafontaine et Turgeon, aussi bien qu'à l'Université Laval Il fut admis au barreau en juillet 1891, il exerce sa profession en société avec l'Hon M Jean Prevost, Ministre de la Colonisation Il fut nommé C R en juillet 1906

M Bazin a su par son talent et par son travail se conquérir une très belle situation au Barreau

Il a pris part à toutes les luttes politiques depuis quinze ans et a su faire sa marque parmi la jeunesse militante du parti libéral

M. JOSEPH LAMARCHE

M Joseph Lamarche est né le 20 février, 1870, à Saint-Henri de Mascouche. Il a fait ses études au collège de L'Assomption En 1892, il commença l'étude du notariat Il fit sa clériciature au bureau de M L O Hétu et fut admis à l'exercice de la profession de notaire en 1895

Il tient son bureau au No 72 rue Notre-Dame Est et il dirige une clientèle fort importante M Lamarche est l'un des notaires en vue à Montréal où il est connu pour ses connaissances légales, pour son assiduité au travail et pour sa probité. Il jouit d'une grande popularité dans sa profession et ne compte que des amis C'est un esprit large, éclairé, progressif et qui apporte une attention particulière aux questions d'ordre public et national

PILKINGTON BROS., LIMITED

Aucune maison de commerce n'a fourni plus de lumière au Canada que la Pilkington Brothers Limited Ses différentes sortes de verre sont en usage par tout le Dominion et il faut lui donner crédit pour avoir introduit au pays des améliorations précieuses dans les matériaux servant à l'éclairage Ces améliorations ont directement diminué le coût de l'assurance et les chances de l'accident

Les ateliers chefs de Pilkington Brothers sont situés à St Helens, Lancashire en Angleterre La 10,000 employés tournent une immense quantité de verre chaque année Cette industrie particulière prend rang parmi les principales dans le monde entier

Quatre succursales ont été établies au Canada, une dans la ruelle Busby à Montréal une autre sur la rue Mercer à Toronto, une troisième sur la rue Market à Winnipeg et une dernière à Vancouver, C A

A part de son immense commerce de glace polie et glace à miroir, la maison contrôle le "Verre Rouli Prismatique Breveté" (Patent Prismatic Rolled Glass) et le verre roulé à grille (Wired Rolled Glass)

Le "Patent Prismatic Rolled Glass" reflète la lumière d'une manière admirable, on s'en sert particulièrement pour les caves, fenêtres de cours, fenêtres de passage etc Après sa mise en position des endroits tels que ceux énumérés plus haut, auparavant sombres et tristes, deviennent clairs et agréables, prennent par conséquent une plus grande valeur intrinsèque sans parler de l'épargne dans la lumière artificielle En outre de tout cela, son emploi fait qu'un incendie a beaucoup moins de chance de se déclarer et l'espace où il fait sentir ses bienfaits est plus propre et plus sain

Cependant la raison principale qui l'ont fait adopter par tous les constructeurs et architectes, c'est qu'il est économique paraît bien et peut être posé par tout menuisier ou vitrier quelconque

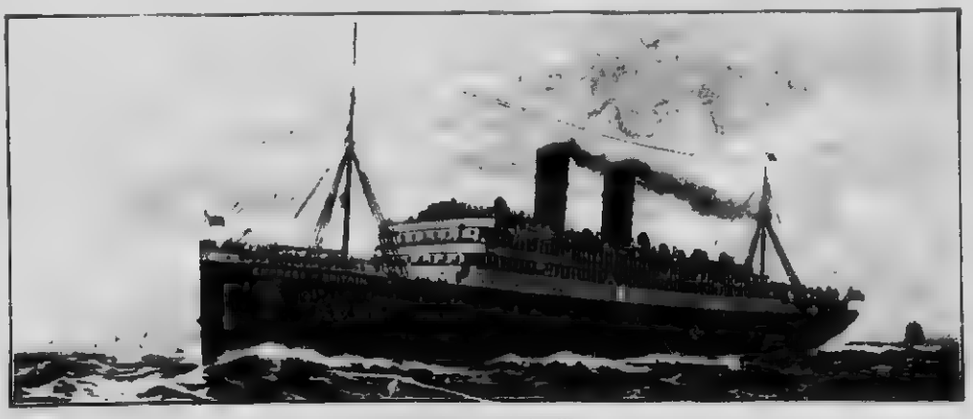
Le "Wire Rolled Glass" est doué d'une grande force, il est fabriqué de façon à pouvoir résister à la chaleur ou à la pression

Les compagnies d'assurance accordent une diminution de taux aux propriétaires d'édifices qui s'en servent N'est-ce pas que cela seul est une preuve évidente et suffisante de sa grande valeur ? Le cadre de cet article est trop restreint pour faire l'énumération de ses qualités variées

Le "Patent Wired Rolled Glass" est énumément l'article qu'il faut pour les couvertures, les pierres et toute pesanteur ordinaire ne saurait le briser Il résistera au feu parfaitement et il est à l'épreuve des voleurs parce qu'un diamant ne saurait l'entamer. La grêle, les vibrations, les changements de température ne l'attaquent pas et il y a nul besoin d'y mettre un grillage

Ecrivez pour informations

La nouvelle ligne des "Empresses" et leur rôle dans le développement du Canada



" EMPRESS OF BRITAIN "

Le jour où le paquebot "Empress of Britain" fut lancé aux chantiers de la compagnie Fairfield tout le monde se disait dans les cercles maritimes que ce nouveau bâtiment donnerait un impulsion remarquable au commerce extérieur du Canada ensuite le lancement du second vaisseau de même modèle l'"Empress of Ireland" a prouvé une seconde fois que les directeurs du Pacifique Canadien avaient fait preuve de sagesse et de prévoyance en faisant construire ces deux steamers. Les deux vaisseaux sont faits d'après le même plan et se ressemblent dans tous leurs détails Les principales dimensions sont longueur 550 pieds, largeur 65 pieds et profondeur 40 pieds Le tonnage enregistré des vaisseaux est de 14,500 tonnes et ils peuvent prendre une cargaison brute de 9,000 tonnes

En ce qui concerne l'aménagement intérieur pour le confort des passagers il n'est pas possible d'en donner une idée juste par une description écrite Il suffit de dire que ce sont des bâtiments magnifiques et qu'on a réussi une harmonieuse à faire de l'intérieur un modèle de bon goût et à procurer aux passagers tout le confort désirable

Les Pêcheries du Canada

LES pêcheries du Canada sont les plus grandes dans le monde entier, elles couvrent pas moins de 5,600 milles de côtes maritimes, il faut y ajouter les lacs, de véritables mers intérieures, d'innombrables lacs moins grands et des fleuves, rivières et cours d'eau, tels qu'aucun pays n'en possède de semblables et de plus beaux. Nos exportations de poisson en 1903, d'après les documents officiels ont été de $11,860,184 ; il ne faut pas croire que ce montant représente le prix entier du poisson sorti de nos eaux généreuses, car dans le pays même il se fait une grande consommation du meilleur des poissons, on l'estime à cent livres pour chaque personne. Sans exagérer, on peut dire qu'on retire des eaux canadiennes, chaque année, pour trente-cinq à trente-six millions de dollars valant de poisson, sans parler de ce que les étrangers surtout les américains viennent y chercher eux mêmes.

Les trois principales provinces du Dominion, où surtout le commerce bat son plein, sont la Nouvelle Ecosse, la Colombie Anglaise et le Nouveau-Brunswick, elles fournissent les quatre cinquièmes de tout le poisson capturé.

La valeur totale des vaisseaux, bateaux, seines, filets, trappes pour homards, séchoirs etc., engagés dans l'industrie s'élève à la jolie somme de $11,000,000.

La Morue, Poisson du Meilleur Rapport

De tous les poissons du Canada, c'est la morue qui rapporte le plus. Les exportations de ce poisson en 1903 ont été de $3,389,717 ; cette même année-là, la vente des homards s'est élevé à $2,989,852. Les autres poissons d'eau salée qui ont été vendus en grande quantité à l'étranger sont le maquereau, le hareng et le flétan.

Le roi des poissons d'eau douce est le saumon et c'est surtout dans la Colombie Anglaise qu'on en capture beaucoup. Le saumon en boites venant de cette belle province du Dominion est renommé par le monde entier pour son excellente qualité toujours uniforme ; en 1903, on en a exporté pour $2,589,660. Dans la saison où le poisson monte le courant, ce dernier va très lentement et même est complètement arrêté surtout dans l'eau peu profonde, tant est nombreux le saumon qui se culbute pour se fraver un chemin. Une personne se tenant debout sur la rive est étonné de voir toute la rivière d'un rouge étincelant comme la chair des poissons, alors que leurs écailles ont été enlevées par suite du frottement continuel entre eux ou contre le roc.

Pêcheries de la Côte de l'Atlantique

Les pêcheries des plus belles côtes maritimes du monde entier s'étendent depuis la Baie de Fundy au Labrador. On y prend surtout de la morue, maquereau, merluche, flétan, hareng homard, huitres, des plies et cachalots ; la valeur annuelle est de dix millions de piastres environ.

L'huître trouvée sur les côtes canadiennes n'a qu'une petite différence avec celle d'Europe, elle se multiplie beaucoup plus rapidement. Les lits sont immenses et la prise actuelle de 70,000 barils par année ne peut donner qu'une idée de ce qu'elle pourrait être. Maintenant, on exporte les huitres jusqu'en Angleterre dans des compartiments frigorifiques. Les homards sont mis en boîte et de cette façon, envoyés dans les endroits les plus reculés où ils arrivent toujours en excellent état.

Pêcheries Intérieures et Septentrionales

Dans les grands lacs et leurs nombreux cours d'eau tributaires, se trouvent d'excellents poissons : poissons blancs, truites, harengs, éturgeons, brochetons, brochets, achigans, maskinongés, etc., on en prend pour $2,000,000 chaque année.

Dans les lacs du Manitoba et du Grand Nord Ouest, tous les poissons ci-haut nommés s'y trouvent à foison. L'industrie du caviar augmente tous les ans, la production en 1902 était déjà de $1,000,000 de piastres. Les "sportsmen" font leur rendez-vous favori des lacs et rivières des Montagnes Rocheuses ; ils prennent, autant qu'ils en veulent, de la truite, du saumon du Pacifique, variétés de carpes qui diffèrent de celles de l'Est et autres poissons.

La Pêche de la Baleine

C'est dans la Baie d'Hudson et les eaux qui longent les côtes de l'Ungava à la rivière Mackenzie où se trouvent les baleines en plus grande quantité, c'est là où se tient la véritable baleine, celle qui donne le véritable produit, cétacé immense, chassé des bancs de Terreneuve depuis nombre d'années.

La vache marine et d'autres poissons de valeurs, tels que la truite de mer, le saumon et la morue se trouvent aussi dans ces eaux. Les rivières et les lacs du nord sont remplis de l'inconnu (un immense poisson blanc d'eau douce) aussi de brochets et d'éturgeons.

Mettant de côté leur valeur comme matière d'exportation, les produits des pêcheries du Canada ont une valeur naturelle d'un prix inestimable, l'industrie et l'entreprise y ont un champ inépuisable. La qualité supérieure et la grande variété des habitants des eaux extérieures et intérieures du Canada fournissent une nourriture riche et économique à une grande partie de la population. Ils sont surtout de grande valeur à ceux engagés dans les entreprises maritimes, qu'ils en fassent une industrie distincte ou qu'ils combinent avec l'agriculture, car dans les principales localités où se fait la pêche, la terre ne présente pas toujours les conditions les plus favorables tant en extension qu'en fertilité et souvent à cause des désavantages climatériques. Pour de tels terrains, on peut imaginer de quelle grande valeur particulière sont les pêcheries.

Le tableau qui suit montre d'un coup d'oeil l'augmentation du rendement

Année	Rendement total
1869	$ 1,376,256
1879	13,520,254
1889	17,655,256
1894	20,719,573
1901	25,737,154

Le plus remarquable développement a eu lieu dans la Colombie-Anglaise, où le rendement de $401,697 qu'il était en 1877 s'est élevé à $7,912,771 en 1901.

En 1879, pas plus que 61,395 hommes étaient employés dans les pêcheries du Canada ; l'an dernier, le nombre s'élevait à 86,921 ; la mise en boites du saumon de la Colombie Anglaise occupe 17,098 personnes.

La valeur des vaisseaux, bateaux, seines, filets, trappes pour homards, séchoirs, quais, bateaux de pêcheur à voiles ou à vapeurs a doublé depuis 1885 et était répartie comme suit, en 1903

Contrées	1903
Nouvelle Ecosse	$ 3,185,489
Nouveau Brunswick	1,943,654
Ile du Prince Edouard	395,648
Québec	1,014,168
Ontario	816,392
Manitoba et T.N.O.	489,925
Colombie Anglaise	3,160,683
Grand total	$11,305,959

Où se fait l'Exportation du Poisson

Les principaux pays où le Canada envoyait son poisson en 1903 étaient

Angleterre	$ 3,904,793
Australie	71,384
Indes Occidentales Anglaises	938,721
Guyane Anglaise	226,157
Autres possessions britanniques	72,246
Total (Emp. Britannique)	$ 5,213,301

M. OLIVIER CAMPEAU

M Campeau est né à S[illegible] le 11 juin 1857

Après avoir fait un cours [illegible] cial, il endossa dès l'âge de [illegible] l'uniforme de constable [illegible] 1875 Dès ses débuts il sut [illegible] la confiance de ses che[illegible] par sa [illegible] ture et sa conception du devoir

Jamais durant ses 28 ans [illegible] ce M Campeau ne s'attira le [illegible] dre reproche Le 1er mai 1886 [illegible] fut promu au poste de lieutenant [illegible] le 9 mai 1888, il fut adjoint au bu reau des détectives [illegible] services considérables [illegible] jours preuve d'un jugement [illegible] courage indomptable, d'une grande [illegible] gaîté et d'un flair extraordinaire Il a grandement contribué à purger Montréal du fléau de cambrioleurs qui l'avait envahi depuis quelques [illegible] nées Il arrêta un [illegible] nombre [illegible] criminels fugitifs des Etats-Unis [illegible] que Reilly Nesbitt [illegible] les éloges de nos voisins et fut nommé l'objet d'un banquet à Somersworth, N H, lors de la capture du meurtrier Reily Il a souvent exposé [illegible] dans des arrestations [illegible] Grâce à son sang froid et [illegible] bonne étoile, il a toujours su échapper au danger En 1897 il fut nommé assistant du chef Carpenter dont il a été longtemps le bras droit M Campeau est bien à sa place [illegible] poste de chef de police de Montréal qui lui a été confié le 5 mai 1902

M. WILLIAM CLARK

L'industrie de la préparation et mise en boîtes des viandes a fait d rapides progrès dans notre pays depuis les derniers quinze ou vingt ans elle fait maintenant des bonds prodigieux depuis l'éclosion du terrible état de choses à Chicago L'importance de cette industrie dans un pays comme le nôtre saute aux yeux [illegible] l'ord les consommateurs [illegible] toujours sous la main un article délicieux, prêt à manger, qu'il paye à peine plus cher que la viande crue

La vignette représente la fabrique de M William Clark, à l'angle des rues Amherst et Wolfe, à Montréal M Clark a développé son industrie au point que ses produits sont maintenant le plus en vogue dans le commerce d'épiceries

Les lecteurs se rappellent le temps pas éloigné où toutes les viandes de conserves consommées au Canada étaient importées des Etats-Unis et que le consommateur n'en faisait usage qu'au cas d'absolue nécessité Maintenant, c'est le Canada qui les fournit non seulement chez lui mais en exporte considérablement en Europe et, grâce aux efforts d'hommes comme M. Clark ce que l'on mangeait par nécessité est devenu maintenant un plat appétissant, réconfortant, recherché des gourmets. Est-il besoin de parler aux lecteurs de l'excellence du bœuf salé, des rôtis, bouillis ou "ready-lunch" de même que des pâtés de poulets et lunchs ou encore des fameuses Fèves au Lard de Clark Rien de plus propre, de meilleur goût, de plus nourrissant

Les demandes forcent M Clark à faire une addition considérable à sa fabrique ; cette industrie fait sa bonne part dans l'œuvre du développement de notre beau pays

La Compagnie John Inglis Limitée

[illegible] 1880 [illegible] Canada Son ca[illegible] de [illegible] et son commer[illegible] l'Atlantique au Pacifi[illegible]

[illegible] Inglis est le [illegible] rant [illegible] des membres [illegible] Il a sous ses [illegible] de 200 ouvriers expé[illegible] production en [illegible] plus grandes machine[illegible] le plan le plus [illegible] tillon des su[illegible] que exercu[illegible] répétons ce que [illegible] de Toronto dan[illegible] numéro du 16 juin 1908 Il [illegible] le nouvel engin d'une capacité [illegible] gallons installé par la [illegible] Inglis Co à la station de pom[illegible] Toronto

Cette pompe est certainement [illegible] des beaux exemples d'habileté en [illegible] travaux mécaniques habiles [illegible] train de mettre le Canada à la tê[illegible] des nations comme un des grands centres manufacturiers du monde [illegible] les auteurs de cette tribu[illegible] nous [illegible] portâmes à la fabrique John In[illegible] Co Ltd sur l'avenue Strachan en cette ville et ce fut pour nous une [illegible] surprise de constater que [illegible] atton de cette pompe gigan[illegible] n'était qu'un incident, après [illegible] du travail de chaque jour Deux autres vignettes dans cette page montrent une autre pompe d'un style différent et un engin en construction elle en fabrique une grande variété

Dans une autre partie de l'atelier on [illegible] compléter d'immenses [illegible] à grande capacité, l'une pour [illegible] Manufacturing Company de Welland et trois autres très [illegible] pieds de diamètre et 18 pieds de longueur, pour la Consumers' Gas Company de Toronto. En outre [illegible] avait en cours de fabrication trente bouilloires plus petites et autant de [illegible] cuves en acier Les produits de cette maison sont connus de l'Atlantique au Pacifique Elle a récemment installé à Calgary [illegible] engin pour lumière électrique à Regina, aussi une autre grosse pompe à Stellarton, N. E. De fait, il [illegible] peu d'endroits au Canada qui ne possèdent pas une ou deux preuves de son habileté consommée

LA CIE FROST & WOOD Limitée

La compagnie Frost & Wood Limitée avant son bureau principal et ses usines à Smith's Falls, Ont., fut établie en 1839 Elle est par conséquent une des premières industries de son genre dans la Puissance

Peu considérable d'abord elle se développa constamment et vint à prendre un telle extension qu'elle occupe aujourd'hui la première place parmi les plus grosses manufactures du Canada Elle fut incorporée en 1899 Son capital alors d'un million a [illegible]

La Cie Frost & Wood ne fabrique que des machines agricoles En se bornant à cette seule classe de marchandises elle peut produire des machines de tout premier ordre Ses produits se vendent en France, en Angleterre, en Allemagne, en Espagne, en Australie, dans l'Amérique du Sud [illegible] dans l'Afrique du Sud

Elle compte une multitude de succurs[illegible] dans les différentes provinces du Canada Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta achètent des quantités énormes de ses machines agricoles les cultivateurs de ces provinces n'ont pas le temps à perdre avec des machines inférieures ou [illegible]

Un incendie désastreux a entièrement détruit les usines de la Compagnie le 8 février 1906, mais avec son énergie caractéristique et son savoir faire habituel, en trois semaines elle avait fait déblayer le terrain, ses murs étaient démolis et elle avait devant elle des plans pour des ateliers plus grands et plus modernes

En attendant elle s'accommode de quartiers temporaires pour la peinture les machineries et le bois

On ne saurait trop louer pour leur intelligent travail le président et gérant-général de la compagnie, M C.-B Frost, ainsi que le vice-président, l'hon sénateur F Frost, qui depuis nombre d'années s'occupent de la direction de cette industrie. Après avoir surmonté des obstacles de tous genres ils sont aujourd'hui à la tête d'une industrie qui leur fait honneur de même qu'au Canada tout entier

Avec l'ouverture des nouveaux districts agricoles de l'Ouest et sa population toujours croissante de bons cultivateurs les affaires de la compagnie Frost & Wood vont sans doute prendre une extension sans bornes

Pour tous renseignements on peut s'adresser au bureau principal de la Cie Frost & Wood, à Smith's Falls

CHATEAU FRONTENAC QUEBEC

[illegible] inutile de donner une description détaillée du Chateau Frontenac [illegible] apprécié par les touristes du Nouveau-Monde Ce grand hôtel est un [illegible] gracieux s'élevant sur la terrasse Dufferin Il pos[illegible] d'un véritable chateau des temps passés ses courbes et ses [illegible] tours et ses tourelles en pierre grise et la brique à couleur [illegible] directoire [illegible] ancienne du vieux Québec [illegible] le confort donné aux voyageurs et le superbe point [illegible] On a été obligé d'agrandir l'hôtel [illegible] en plus nombreux et les dispositions intérieures [illegible] dans les derniers détails

M. ZEPHIRIN BENOIT

M Zéphirin Benoit est né à Saint Jean-Chrysostome le 5 mai 1850 Pendant plusieurs années il suivit l'école paroissiale de Saint [illegible] de Napierville et à quatre [illegible] passa aux Etats-Unis où il [illegible] bonne éducation dans [illegible] blique

Revenu au Canada il s'engagea dans la brigade des pompiers le 5 mai 1871 Il sut si bien se faire remarquer dans ses nouvelles fonctions qu'en 1875, la municipalité de Saint Henri le nommait chef des pompiers et de la police

La position de chef de la brigade des pompiers de Montréal étant devenue vacante en 1888, M Benoit sollicita cette situation qui lui fut accordée

Dès son arrivée à la direction du corps des pompiers, M Benoit entreprit une campagne de réformes et d'améliorations, qu'il a poussée avec une vigueur incessante Il organisa la patrouille de nuit, qui a prévenu plus d'un incendie désastreux, il inventa lui-même un dévidoir à deux sections, que Montréal seul possède enfin, triomphant de l'apathie du conseil toujours disposé à répondre qu'il n'y a pas d'argent, il réussit à obtenir les machines et tous les appareils les plus perfectionnés pour combattre l[illegible]

M. ALCIDE CHAUSSE

M Alcide Chaussé [illegible] plus en vue [illegible] au Canada ma[illegible] relations [illegible] pays sont tr[illegible] nert en l'art de [illegible] ville de Montréal [illegible] générale l'a nommé [illegible] teur des constructions

M Alcide Chaus[illegible] A vingt a[illegible] il était [illegible]

Il est président d[illegible] architectes de la provi[illegible] membre de la Chambre [illegible] de la Chambre Syndicale [illegible] truction du bureau d[illegible] des Plombiers de Mo[illegible] ciété Américaine de Stat[illegible] la Société Américaine d[illegible] nements des Services Mu[illegible] la Société Américaine d'H[illegible] blique, du Comité Per[illegible] Congrès Internationaux d[illegible] tes du British Fire Preventi[illegible] mittee, correspondant de [illegible] Centrale des Architectes F[illegible] de l'Institut Américain des [illegible] tes ; de la Société Centrale d'Architecture de Belgique de la Société Nationale des Architectes de France de l'Architekten-Verein de Berlin (Allemagne) de la Sociedad Central de Architectos de Madrid (Espagne) Agrégé à la Canadian Society of Civil Engineers, à l'American Society of Civil Engineers etc, etc

M Alcide Chaussé a publié un ouvrage fort apprécié des architectes, intitulé "Aide-mémoire de l'inspecteur de bâtiments" Cet ouvrage très remarqué non seulement au Canada mais encore à l'étranger, fut publié en 1905

En 1906 il publia un code des lois de construction qui manquait à la bibliothèque juridique canadienne et qui a déjà rendu d'incontestables services

Etats-Unis	3,760,226
Brésil	617,108
France	702,495
Porto Rico	990,764
Cuba	297,462
Japon	158,316
Allemagne	124,179
Italie	122,764
Haïti	120,434
Portugal	72,520
Norvège et Suède	91,267
Autres pays étrangers	60,179
Total, pays étrangers	$ 6,586,884
Grand total exporté	$11,800,184

Protection du Poisson par le Gouvernement

Les gouvernements de la Puissance et des Provinces donnent une attention toute particulière à la protection du poisson et du gibier. Le Département de la Marine et des Pêcheries fait l'élevage du poisson, il dépose du frai dans les eaux nouvelles et voit à ce que la provision actuelle ne puisse s'épuiser. Le gouvernement possède quatorze bassins d'éclosion d'où en 1901 on a sorti 133,576,500 frais hor 102,000,000 petits homards sortis de l'incubation de Bay View, Nouvelle-Ecosse et 17,000,000 de celui de Shemogue, dans le Nouveau Brunswick.

Encouragement pour la Préparation du Poisson

L'année passée, feu l'honorable Raymond Prefontaine, ministre de la Marine et des Pêcheries, établissait sur les côtes de l'Atlantique quarante stations où se prépare le poisson, ceci fait surtout en vue d'améliorer le commerce du hareng, et de la maquereau qu'on a fait venir d'experts d'Angleterre et d'Ecosse, et tout a été pour engager un développement quelconque de cette industrie particulière.

Dans la Colombie Anglaise, on a fait l'acquisition pour l'amélioration des pêcheries de saumon et le repeuplement des rivières productrices.

Distribution et Valeur du Poisson par Provinces

Le tableau suivant montre les principales sortes de poissons pris dans les différentes provinces. La valeur des peaux de vache marine et loutre de mer, s'élevant à $243,910 vient sous la rubrique de "autres poissons et produits" de la Colombie Anglaise.

PECHERIES D'EAU SALEE

Sortes de Poisson	Nouvelle Ecosse	Nouveau Brunswick	Colombie Anglaise	Québec	Ile du P.E.
Saumon	$ 110,092	$ 280,800	$3,753,892	$ 175,116	$ 310
Maquereau	514,077	66,375		185,415	13,501
Hareng	284,079	949,934	127,329	151,735	91,106
Morue	2,586,616	374,578	27,000	911,080	113,704
Merluche	537,978	15,863		12,207	3,180
Homards	2,053,190	529,628		141,879	409,040
Gade	182,325	61,915		745	20,363
Merlan	207,654	12,779			150
Flétan	123,339	12,725	120,850	18,007	520
Eperlans	12,609	391,520	19,175	11,820	20,088
Sardines		380,575		1,569	
Huitres	6,652	51,180	16,000		81,336
Total	$6,648,620	$3,198,171	$4,364,546	$1,615,873	$783,328
Autres poissons et produits	$ 703,133	$ 714,340	$ 926,528	$ 443,434	$103,696
Grand total	$7,351,753	$3,912,514	$5,291,074	$2,059,307	$887,024

PECHERIES D'EAU DOUCE

Sortes de Poisson	1901 Ontario	1901 Manitoba et Territoires	1902 Ontario	1902 Manitoba et Territoires
Poisson blanc	$ 249,670	$527,330	$ 231,278	$ 571,150
Truites	551,127	5,085	523,152	5,700
Hareng	165,395		118,915	
Brocheton	152,703	158,127	146,543	235,966
Esturgeon	55,139	62,380	16,562	105,600
Bars	33,002		264	
Brochets	71,256	84,166	68,833	108,220
Maskinongé	33,876			
Total	$1,318,462	$837,008		
Autres poissons et produits	$ 109,616	$121,322		
Grand total	$1,428,078	$958,410	$1,265,700	$1,198,437

JOHN R. BOOTH

M. John R. Booth d'Ottawa, manufacturier de bois de sciage, bois d'œuvre et pulpe, a la distinction d'être connu comme le roi du bois au Canada. C'est probablement le plus grand propriétaire de terrains du monde entier, il possède à lui seul 1,250 milles carrés de limites à bois, un terrain suffisamment grand pour couvrir le Canada de l'océan Atlantique au Pacifique, d'une lisière de la largeur d'un mille. Son gros moulin à scie aux chutes de la chaudière dans la ville d'Ottawa, n'a pas d'égal, dit on, quant à sa capacité.

Cette immense fabrique, outillée de machineries les plus modernes, peut couper, en vingt heures, de six à huit cent mille pieds de bois de sciage. A part du moulin à scie, la fabrique Booth à la Chaudière, renferme un moulin à pulpe, où les flocs d'épinette et de tamarac sont couverts en pulpe à papier.

On est actuellement à construire une vaste extension qui renfermera un moulin à papier des plus moderne. Les moulins sont en opération jour et nuit, une équipe de 2,000 hommes y est employée tandis qu'une armée de 4,000 hommes travaille à l'abattage dans les bois.

M. Booth est un canadien de naissance, il a vu le jour à Waterloo, P. Q., le 5 avril 1827, sous plusieurs rapports, c'est un des hommes les plus remarquables que le Canada a produits.

A. COUSINEAU
Residence privée.
18 RUE LAVAL
Tel Bell Est 1098.

H. RAYMOND
Residence privée.
33 Sherbrooke Est
Tél. Bell Est 358

Cousineau, Raymond et Hall

Bell Tel. Main 407

Telephone March. 938

SPECIALITES: Restaurants Licenciés et Hotels, Ville et Campagne.

AGENTS D'IMMEUBLES
Vente, Achat ou Echange de propriétés, ville ou campagne.
Prêts à faire en ville ou dans la banlieue.
Administration de succession.

Courtiers d'Assurances
Transactions commerciales de toutes descriptions.
Echange d'hotels et restaurants licenciés pour propriétés et rice versa.
Argent prêté sur hypothèques.

Acheteurs et Vendeurs sont cordialement invités.
CORRESPONDANCE SOLLICITEE

COUSINEAU, RAYMOND & HALL,
68 rue St Jacques, Montréal

Le Crédit Municipal Canadien

222 rue Saint-Jacques
MONTREAL

Entreprend pour les corporations, pour des tiers, ou pour lui-même, tous travaux publics, municipaux ou privés — organise des compagnies sociales, — fournit des capitaux, émet des obligations et les garantit, etc.

AQUEDUCS,
EGOUTS,
ECLAIRAGE,
TRAMWAYS,
PONT
SALLES et
MARCHÉS PUBLICS

M. SILAS CARPENTER

Il serait intéressant de lire l'histoire de M. Carpenter, chef des détectives de la Ville, et son association avec le travail de la police non seulement dans cette ville et cette province, mais sur tout le continent. Probablement personne au Canada n'a une aussi grande expérience des criminels et de leurs moeurs.

Le chef Carpenter est par excellence l'exemple du policier chanceux.

Né le 20 janvier 1851 à Chatham, Comté d'Argenteuil, P. Q., il fit ses premières études à l'école du district; elles furent complétées au High School d'Ottawa.

Entré dans la police de Montréal, à l'âge de 26 ans, il eut une rapide promotion, fait lieutenant en 1882, il devint détective en 1885.

En 1896, Montréal eut besoin d'un chef de détectives, la position fut offerte à M. Carpenter qui finit par accepter et il entra en fonctions le 21 octobre 1896.

Le chef Carpenter se maria en Septembre 1874, à Miss F. M. Phoebe Gilbert et en secondes noces, en 1896, à Miss J. Trollope.

A l'occasion du voyage du duc et de la duchesse de Cornwall, au Canada, M. Carpenter fut choisi pour accompagner le parti Royal, en qualité d'officier spécial et garde du Corps.

M. J. D. LEDUC, C.R.

M. J. D. Leduc est né à Notre-Dame [illegible] 1860. [illegible]

[illegible] Montréal [illegible] Paris [illegible] Montréal [illegible] de Montréal contre [illegible] Cordelia Viau [illegible] du meurtre de son mari [illegible] Poirier de St Canut. Le 12 octobre 1900, M. Leduc était nommé [illegible] et en février 1901 [illegible] avocat de la Couronne [illegible] 1901 [illegible] conduit en [illegible] M. Mac[illegible] décédé [illegible] cette contre [illegible] Belan[illegible] Lavateur de Saint [illegible] la mort de [illegible] Seguin [illegible] du comté des Deux-Montagnes.

[illegible] M. Leduc a fait du journalisme. En 1890 il a publié et rédigé en collaboration avec son ami M. Godfroy Langlois, directeur du journal "Le Canada" et député de la division Saint-Louis, Montréal, [illegible] des Deux-Montagnes [illegible] libéral. A la suite d'un [illegible] malentendu avec l'Ordinaire du diocèse de Montréal l'"Echo" cessa sa publication et fut remplacé par le journal "La Liberté" édité et rédigé par les rédacteurs de l'"Echo", mais avec un peu moins de vivacité surtout dans la forme. M. Leduc est libéral en politique et appartient à l'école de "La Pléiade Rouge" de 1848. Son franc-parler sur les questions politiques ou autres lui a valu une certaine popularité dans le comté des Deux-Montagnes.

L. Cohen & Son

CHARBON

Pour fabriques, fonderies et usage domestique

36 RUE PRINCE
MONTREAL

M. CLOVIS LAPORTE

Nombreux sont les jeunes en train de faire leur [illegible] dans le barreau de la province [illegible] Québec [illegible]

[illegible] New-York [illegible] Forestiers Canadiens [illegible] Canada.

D. LORNE McGIBBON
Vice-Président et Gérant Général de la Canadian Rubber Company

M. AMBROISE E. LALANDE

M. Ambroise E. Lalande est né en 1852 à Saint-Polycarpe. A 7 ans, il était orphelin, et quatre ans plus tard il entrait au service de la "Gazette", et à 16 ans il était vendeur de journaux sur les convois du Grand Tronc. En 1874 il était employé au bureau général des billets du Passumpsic Ry., à Québec.

En 1875 on le voit assistant agent des billets au bureau du South Eastern Ry., rue Saint-J[illegible] [illegible] en charge du même [illegible] En 1880 il est promu à la position d'agent voyageur pour la même compagnie, poste qu'il occupa jusqu'en 1887, lorsque le South Eastern passa au C. P. R. et jusqu'en 1905 alors qu'il fut promu à la position enviable qu'il occupe aujourd'hui, d'agent principal de la cité de Montréal et de la banlieue, pour le C. P. R., rue St-Jacques.

Par ses connaissances acquises dans ses voyages et par son urbanité proverbiale, M. Lalande a très souvent attiré l'attention de ses supérieurs qui par exemple en 1889 l'envoyaient accompagner la députation de Montréal en route pour la convention à Victoria et Banff et en 1896 l'envoyaient représenter le Pacifique Canadien auprès de Li Hung Chang, Vice-Roi de la Province de Pékin, d'où il revint décoré de l'Ordre du Double-Dragon. L'année suivante il accompagnait Sir Ed. Barton, Premier Ministre d'Australie à travers le continent.

M. Lalande est ce que les Anglais appellent un "self made man."

Le développement de l'Ouest du Canada

L'AGRICULTURE DANS L'OUEST DU CANADA

L'affluence constante des immigrants vers l'Ouest du Canada est une des meilleures marques de son développement rapide et des avantages qu'il présente. Avant peu, la nouvelle province d'Alberta possèdera un bon réseau de chemins de fer. Dans son territoire on trouve de belles vallées traversées par de grandes rivières et plus loin on rencontre les défilés des montagnes. L'Alberta central forme une immense étendue de terres fertiles [illegible] années ordinaires, il n'est pas rare de récolter 100 minots d'avoine par acre. La colonisation du Canada occidental a eu pour point de départ le parachèvement du chemin de fer du Pacifique Canadien qui a servi de trait d'union entre l'est et l'ouest et favorisé l'établissement de ce vaste intérieur à tel point que l'arrivée en masse des nouveaux colons a été qualifiée d'invasion canadienne du vingtième siècle. Le gouvernement du Canada sait bien que notre pays sera un des plus grands et des plus riches du monde quand ces régions fertiles auront été mises en culture. En y multipliant sa population agricole [illegible] nouvelles terres encore disponibles il fait du Canada un pays de prospérité et d'abondance.

I. Matheson & Co.

LIMITED

Ingénieurs Mécaniciens

..ET..

Constructeurs de Bouilloires

NEW GLASGOW

NOUVELLE-ECOSSE.

CONSTRUCTEURS DE . . .

Machines, de Moteurs

ET DE

Bouilloires à Vapeur

EN TOUT GENRE POUR LA MARINE ET L'INDUSTRIE.

Phones, Magasin, Main 444 — Atelier, Main 443 Boîte au P. de P. 307

JOSEPH FORTIER

Atelier de Reglure Reliure Typographie Gaufrage et Relief

Fabricant-Papetier — Négociant et — Fournisseur de Bureaux

—210 NOTRE DAME OUEST— COIN ST. PIERRE

MONTREAL

Magasin de Papeterie Mercantile Exportation Fabrication Importation

---

"KELLY" HALIFAX

est le nec plus ultra de la marque de fabrique pour tout article de sellerie, bagage, guêtres militaires, ceintures en cuir tanné et bruni, toutes marchandises et nouveautés en cuir manufacturés

par

KELLY LIMITÉE

Rue Granville - - HALIFAX

MANUFACTURIERS ET IMPORTATEURS

Nous Batissons tout Genre de Constructions en

BÉTON ARMÉ

et nous fournissons sur demande les plans détaillés pour nos constructions. . . . . .

BATISSES PONTS QUAIS

STEEL CONCRETE CO., Limited

A. E. WALBERG, C. E., Président.

Batisse Banque des Marchands, MONTRÉAL.

HON. W. A. WEIR

Ministre des Travaux Publics à Québec

L'hon. M. W. A. Weir, ministre des travaux publics à Québec, est né en 1858, de parents qui émigrèrent d'Ecosse au Canada en 1852. Il vit le jour à Montréal et reçut son éducation au High School et à l'Université McGill qui lui conféra le titre de licencié en Droit. En 1881, il fut admis à l'exercice de la profession d'avocat, et dès 1887 il était nommé secrétaire de la Commission chargée de la refonte du Code Civil. Aux élections générales de 1892, il tenta fortune dans le comté d'Argenteuil, mais ne réussit pas à rallier la majorité des suffrages des électeurs. Il prit sa revanche en 1897 et triompha successivement avec éclat aux élections de 1900 et 1904. Il fut appelé à faire partie du gouvernement Parent en qualité de ministre sans portefeuille et comme l'un des représentants de la minorité protestante.

Lorsque l'hon. M. Gouin prit la direction des affaires provinciales, il pria l'hon. M. Weir de bien vouloir remplir les hautes et délicates fonctions de président de la Chambre des Députés. M. Weir accepta l'offre du Premier Ministre, et il a présidé depuis aux délibérations de notre Parlement Provincial avec une impartialité, une courtoisie et un tact irréprochables. L'hon. M. Weir est aujourd'hui l'un des hommes les plus populaires du Parlement de Québec ; c'est un tribun puissant et c'est un libéral aussi fervent que convaincu.

Il y a à peine quelques semaines l'Hon. M. McCorkill, trésorier provincial, donnait sa démission pour accepter une position de juge. L'Hon. M. Weir fut appelé immédiatement par l'Hon. M. Gouin pour représenter la minorité anglaise dans le cabinet et le premier ministre lui confia le portefeuille des Travaux publics.

(Notre page de photographies représentant les membres du gouvernement provincial était clichée et imprimée lorsque l'Hon. M. Weir a été assermenté comme ministre, cela expliquera pourquoi cette page se trouve aujourd'hui incomplete.)

Les villes et cités de la province de Québec

Lors du recensement de 1901, la province de Québec comptait une quinzaine de villes et cités ayant une population de plus de 5,000 habitants. Voici leurs noms:

Montréal (métropole du Canada) 267,730. Sa population est aujourd'hui d'environ 400,000.

Québec	68,840
Trois Rivières	10,500
Hull	13 993
Sherbrooke	11,765
Valleyfield	11,055
St-Louis du Mile End	10,933
St Hyacinthe	9,210
Westmount	8,833
Lévis	7,783
Sorel	7,057
Lachine	5,561

Il convient d'ajouter à ces derniers, les noms de villes qui depuis cinq ans ont dépassé 5,000 de population ou dont la population a augmenté d'une manière surprenante comme Grand'Mère, St-Jérôme, St Jean, Lachute, Longueuil, Joliette, Farnham, Nicolet, l'Assomption et un grand nombre d'autres.

L'automne dans les montagnes rocheuses du Canada

VUE DES MONTAGNES ROCHEUSES DU CANADA

Chaque saison de l'année a ses charmes et l'aspect des montagnes est toujours frappant, mais en automne il produit une impression particulière qui ne s'oublie pas. Quand les arbres sont revêtus de leur feuillage d'automne et que couvre la plus grande partie des flancs des monts élevés, leurs teintes vives font l'impression qu'un artiste est apporté exprès pour embellir le paysage. Le mélèze de Lyall avec sa couleur voyante paraît former une ceinture d'or autour du bord de la montagne et celui qui la voit en garde longtemps le souvenir. Au lac Louise le Pacifique Canadien a établi un chalet où le touriste peut se reposer à l'aise. La vue ci-dessus est prise de cet endroit, et la montagne couverte de neige au bout du lac est le mont Victoria.

Nos Lieutenants-Gouverneurs depuis la Confédération

Voici la liste des lieutenants-gouverneurs de la province de Québec depuis la Confédération :

Sir N. F. Belleau	1867
L'Hon. René Edouard Caron	1873
L'Hon. Luc Letellier de St-Just	1876
L'Hon. Théodore Robitaille	1879
L'Hon. L. F. N. Masson	1884
L'Hon. A. R. Angers	1887
Sir J. A. Chapleau	1892
Sir L. A. Jetté, depuis	1898

MM. GUNN, LANGLOIS & CIE. LIMITEE

Marchands de provisions en gros, à Montréal ont rapidement pris les devants dans le commerce d'exportation au Canada.

Ce commerce fut établi il y a trente-cinq ans par M. Charles Langlois qui est maintenant président de la société. Les commencements furent humbles mais bientôt cependant grâce à une conduite habile des affaires on dut déménager à l'endroit occupé actuellement No. 241 rue St-Paul.

Pour répondre aux besoins du commerce M. Langlois bâtit en arrière de ses magasins et bureaux un vaste entrepôt frigorifique. Il y a environ cinq ans la maison des Gunn de Toronto s'est unie avec celle de M. Langlois et forma sous le nom de Gunn, Langlois & Cie une société commerciale aux assises [illegible]. M. Langlois en est président, avec John A. Gunn comme gérant. La compagnie a des spécialités dans le commerce des beurres, fromages, œufs et produits de la ferme en général.

Sous cette administration combinée les affaires locales ont pris des proportions [illegible] et la compagnie jouit du privilège d'approvisionner presque tous les magasins de détail de la ville. [illegible] de la ville cela, en outre de son commerce par toute la province. La [illegible] pour [illegible] des provisions qu'elle est dans l'habitude de fournir au commerce, ce qui fait qu'en temps de disette temporaire, sa nombreuse clientèle est toujours assurée de trouver ce qu'il lui faut dans les magasins de la compagnie.

[illegible] dernier on a surtout fait des efforts pour augmenter le commerce d'exportation qui sous la direction de M. Jones a pris un essor superbe. La maison Gunn [illegible]

[illegible] l'année dernière au port de [illegible] augmentation des affaires a obligé la compagnie à déposer ses marchandises dans des entrepôts publics, les siens étant trop [illegible] mais elle ne fut pas longtemps sans construire un nouvel entrepôt qui est maintenant ce qu'il est de mieux et de plus moderne dans le genre, au Canada. Ce nouvel entrepôt frigorique est à l'épreuve du feu et les taux d'assurance pour les marchandises qui y sont emmagasinées sont remarquablement bas.

Avec ces facilités sans pareilles et la longue expérience de ceux qui dirigent la maison, un succès continu lui est assuré.

The John Inglis Company, Limited

Ingénieurs et Fabricants de Bouilloires

Vous fournira tout ce dont vous avez besoin dans les lignes suivantes:

ENGINS

CORLISS, vitesse lente et moyenne.
CORLISS, directement connecté, pouvoir de chevaux 50-1500 pour lumière électrique, jusqu'à 150 R.P.M.
Compresseurs d'air.
Marine, 5 P. de C. en montant.
Engins à valve glissante.
Condenseurs à jet indépendant.

MACHINERIES POUR PREPARATION DES VIANDES

Glacières, Réservoirs, Séchoirs, Cuves, etc.

MACHINERIES POUR BRASSEURS

Glacières, Cuves à Mélange, Réservoirs pour Houblon, etc.

POMPES POUR AQUEDUC

Engin à pomper "High Duty," vertical ou horizontal.
Tuyaux de résistance, Tuyaux à air.
Tubulaires horizontales à retour.
Bouilloires écossaises pour bateaux ou stationnaires, Bouilloires porcupines et verticales, Tube submergé.

AUTRES ARTICLES

Grues portatives, pompes pour bouilloires, Rechauffeur "National," corps de cheminées, poulies, crocs, etc., etc.

The John Inglis Co'y, Ltd, Manufacturiers, Toronto, Canada.

The Toronto Lithographing Co'y
Limited

RUE WEST KING, TORONTO.

Lithographes et Graveurs

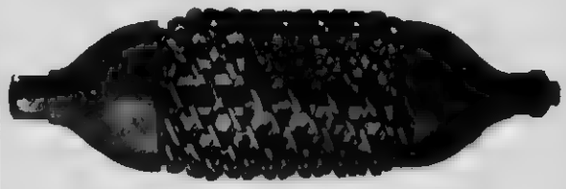
Tous les procédés pour tous les usages.

Manufacturiers de Calendriers et de Nouveautés pour Annonces.

Graveurs de Cartes, etc.

Le Nettoyeur de Tubes
Criss-Cross

A plus de 150 bords tranchants—travaille également bien dans une direction comme dans une autre. Une seule opération vous fait épargner le coût du nettoyeur.



Pas besoin de brosse ou souffleur. Nettoie le tube d'une manière complète.

¶ Il nettoye complètement parce que ses bords dentelés s'adaptent automatiquement au tube, il enlève tout, ne brise et n'use rien. ¶ La vignette ci-dessus représente une des nombreuses spécialités que nous avons pour les bateaux à vapeur et fabriques. ¶ Ecrivez pour notre catalogue et prix de nos

Articles pour Plombiers et Poseurs d'Appareils a Vapeurs.

McKelvey & Birch

69 et 71 rue Brock, KINGSTON, Ont.

M. CHARLES BRANDEIS

M. Charles Brandeis est un ingénieur bien connu par tout le Canada.

Né à Londres (Angleterre), il fut gradué dans cette ville en qualité d'ingénieur électricien.

Il a su acquérir une grande expérience tant en Angleterre qu'en Allemagne, en Autriche, aux Etats-Unis et au Canada dans toutes les branches concernant l'ingénieur électricien. M. Brandeis est actuellement expert de plusieurs corporations municipales et autres; il dirige la construction et l'établissement de lumière électrique, travaux hydrauliques, chemins de fer, etc. M. Brandeis est ingénieur en chef du "Saraguay Electric Light & Power Co." et de "The St-Césaire Power Co.," de Saint-Jean, Qué.

En décembre dernier, M. Brandeis offrit à la ville de Montréal, avec une garantie de $10,000, de changer le système d'éclairage des rues au prix de $42.50 par arc-lampe contre $60 le prix actuel.

M. Brandeis est membre de l'"American Electro Chemical Society", de la "Canadian Society of Civil Engineers" et directeur de plusieurs entreprises industrielles canadiennes.

L. A. LAPOINTE, Echevin

M. L. A. Lapointe est né dans la [illegible] Contrecœur, comté de [illegible] en 1860. Il commença [illegible] au collège de [illegible] la suite de l'incendie [illegible] maison d'éducation [illegible] du Plateau [illegible] qu'il termina ensuite au [illegible].

Il [illegible] Montréal Business College en 1877 et [illegible] alors dans [illegible] chez MM. Villeneuve et Lacaille [illegible].

En [illegible] M. Lapointe alla visiter [illegible] et en mai 1882 nous [illegible] Montréal dans le commerce [illegible] et liqueurs.

En 1900, M. Lapointe abandonna complètement ce commerce pour ouvrir une agence d'aff[illegible] il a dirigé particulièrement ses opérations sur les assurances et les immeubles. Il est classé aujourd'hui comme un expert en la matière.

M. Lapointe a été élu échevin du quartier Est en 1900 et a siégé depuis sans interruption à l'hôtel de ville. Il est l'un des échevins les plus en vue et les plus influents de la métropole.

M. Lapointe est secrétaire de "L'Association des Commerçants Licenciés de Vins et de Liqueurs" depuis 1897. L'association doit à son travail et à son zèle une large part de ses succès.

M. J. E. LECOURS

M. J. Ernest Lecours, si bien connu dans le monde du commerce, est né à Montréal, le 6 novembre 1870. Il a fait un cours commercial à l'Ecole du Plateau. Encore jeune homme, il montra des dispositions aux affaires et dès 1889 il fonda la maison Amyot et Lecours, quincailliers, rue Saint-Laurent. En quelques années, cet établissement devint très prospère, grâce surtout aux efforts et au talent de M. Lecours. Travailleur infatigable ayant un jugement sûr, très prudent, il jouit d'une grande popularité et remporte partout des succès.

La maison Amyot, Lecours et Larivière est aujourd'hui la seule [illegible] table de son genre au Canada. Elle a toujours un choix complet d'outillage pour tous les corps de métiers, et elle s'occupe spécialement de plomberie, appareils de chauffage, bassins, douches, bains, etc. Elle a ouvert une succursale au No 10 rue Craig-Ouest. Son personnel est composé de 75 employés.

M. Lecours est membre des clubs libéraux de Montréal, du club St-Denis et de plusieurs associations.

L'Elevage des Chevaux dans le Grand Ouest

RANCHE DE CHEVAUX PRES DE CALGARY

[illegible] au nord [illegible] cette ville. La province d'Alberta présente une région favorable à l'élevage des chevaux et la vignette ci-dessus se rapporte à cette industrie. Le Pacifique Canadien [illegible] de Calgary à Edmonton, cette ville promet de devenir très importante dans un avenir peu éloigné.

PHILIPPE HEBERT, C. M. G., (CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR)

Nos lecteurs aimeront sans doute connaître l'œuvre entière de notre artiste national. Nous en dressons ici une liste, aussi complète que nous la connaissons. . . . . . .

STATUES EN BOIS

Toutes les statues et bas-reliefs de l'intérieur de la Cathédrale d'Ottawa, les statues de la chaire de Notre-Dame de Montréal.

STATUES ET GROUPES EN BRONZE DU PARLEMENT DE QUEBEC

Frontenac, Montcalm, Wolfe, Lévis, DeSalaberry, Elgin, La Religion, La Patrie, La Poésie, L'Histoire, Une Famille d'Abenaquis, Le Pêcheur à la Nigogue.

MONUMENTS

DeSalaberry, à Chambly
Sir G.-E. Cartier, à Ottawa
Maisonneuve, à Montréal
Short et Wallace, à Québec
Sir John Macdonald, à Ottawa
R. P. Garin, à Lowell (Mass.)
Mgr Deziel, à Lévis
LaViolette, à Trois-Rivières
La Reine, à Ottawa
Alexander Mackenzie, à Ottawa
Mgr Bourget, à Montréal
Statue du monument
Valois au cimetière de Montréal

BUSTES

Lieutenant-gouverneur Robitaille, Adélard Sénécal, Hon. Honoré Mercier, Sir John Thompson, Hon. L. J. Forget, Hon. A. G. Nantel, Fauchet de Saint-Maurice, Abbé Tanguay, F. X. St-Charles, Hormisdas Laporte, Sir G.-E. Cartier, N. Rodier, Hon. J. I. Tarte, Louis Fréchette, Mme L. Fréchette, Hon. juge Pagnuelo, Dr E. P. Lachapelle, Dr Ch. Godon de Paris, (France), Mgr Grandin, Honoré Grandin, J. M. Fortier.

EN PREPARATION

Monument à Mgr de Laval
L'Hon. John Young

MEDAILLES

Hon. J. I. Tarte, Dr Oronhyatheka

STATUETTES

Sir G.-E. Cartier, Sir Hector Langevin, Mgr Taché, L. J. Papineau, Sir L. H. Lafontaine, A. N. Morin, Sir Charles Tupper, R. P. Lefebvre, Etienne Pascal Taché.

GROUPES

Sans Merci, Une Mère, Madeleine, Soupir du Lac, Coureur de Bois, Défense du Foyer, Le Rapt, Convoitise, L'Inspiration, Vision du Sagamo, Fleur des Bois, La Cascade, Mlle de Verchères.

Philippe Hébert fut fait chevalier de la Légion d'Honneur en 1901 par le gouvernement français et en 1902 fut nommé compagnon de l'Ordre de Saint Michel et Saint-George par le roi d'Angleterre.

Philippe Hébert a ouvert la voie et fut vraiment canadien dans toutes les manifestations de son art, de là son titre national d'artiste. D'autres naitront qui le dépasseront peut-être ; mais à lui reviendra toujours l'honneur d'avoir montré le but.

Quelques-uns des hôtels célèbres du Canada

BAN[illegible] SPRINGS HOTEL

[illegible] Montagnes Rocheuses [illegible] Springs [illegible] Mount Stephen House, Lake Louise [illegible] Lake Chalet et Glacier House [illegible]

La population de Québec, qui avait été stationnaire depuis longtemps avec 60,000 âmes est, d'après le recensement de 1901, de 70,000, soit une augmentation de plus de onze pour cent. Ceci ne comprend cependant que la population de la ville même, laissant en dehors la population des faubourgs et villages adjacents qui forment déjà partie de la ville sans qu'ils y soient légalement incorporés.

PARLEMENT DU CANADA DEPUIS 1867.

No d'ordre des parlements	Session	Date de l'ouverture	Date de la prorogation	Jours de session	Dissolution
1er parlement	1er	6 nov. 1867	22 mai 1868	118	[illegible]
	2e	15 avril 1869	22 juin 1869	[illegible]	
	3e	15 fév. 1870	12 mai 1870	87	
	4e	15 fév. 1871	14 avril 1871	[illegible]	
	5e	11 avril 1872	14 juin 1872	[illegible]	
2e parlement	1er	[illegible] mars 1873	13 août 1873	[illegible]	[illegible]
	2e	23 oct. 1873	7 nov. 1873	16	
3e parlement	1er	26 mars 1874	26 mai 1874	62	[illegible]
	2e	4 fév. 1875	8 avril 1875	64	
	3e	10 fév. 1876	12 avril 1876	63	
	4e	8 fév. 1877	28 avril 1877	80	
	5e	7 fév. 1878	10 mai 1878	[illegible]	
4e parlement	1er	13 fév. 1879	[illegible] mai 1879	92	[illegible]
	2e	12 fév. 1880	7 mai 1880	86	
	3e	9 déc. 1880	21 mars 1881	103	
	4e	9 fév. 1882	17 mai 1882	98	
5e parlement	1er	8 fév. 1883	[illegible] mai 1883	[illegible]	[illegible]
	2e	17 janv. 1884	19 avril 1884	94	
	3e	29 janv. 1885	20 juillet 1885	171	
	4e	25 fév. 1886	2 juin 1886	98	
6e parlement	1er	13 avril 1887	23 juin 1887	72	[illegible]
	2e	23 fév. 1888	22 mai 1888	90	
	3e	31 janv. 1889	2 mai 1889	[illegible]	
	4e	16 janv. 1890	16 mai 1890	[illegible]	
7e parlement	1er	29 avril 1891	30 sept. 1891	[illegible]	[illegible]
	2e	25 fév. 1892	9 juillet 1892	136	
	3e	26 janv. 1893	1er avril 1893	66	
	4e	15 mars 1894	23 juillet 1894	131	
	5e	18 avril 1895	22 juillet 1895	96	
	6e	2 janv. 1896	23 avril 1896	111	
8e parlement	1er	19 août 1896	5 oct. 1896	48	[illegible]
	2e	25 mars 1897	29 juin 1897	97	
	3e	3 fév. 1898	13 juin 1898	131	
	4e	16 mars 1899	11 août 1899	149	
	5e	1er fév. 1900	18 juillet 1900	168	
9e parlement	1er	6 fév. 1901	23 mai 1901	107	[illegible]
	2e	13 fév. 1902	15 mai 1902	90	
	3e	12 mars 1903	24 oct. 1903	226	
	4e	10 mars 1904	10 août 1904	154	
10e parlement	1er	11 janv. 1905			

† Ajourné du 21 décembre 1867 au 12 mars 1868 pour permettre aux législatures locales de se réunir.

[illegible]

‖ Dernières élections générales le 7 novembre 1904.

* Durée du Parlement, en années, mois et jours.

[illegible] pour les quatre premières provinces de la [illegible] août et septembre 1867.

M. L.-R. MONTBRIAND

ARCHITECTE

M. [illegible] Roch Montbriand [illegible] du Plateau [illegible] 1876 [illegible] MM. [illegible] Thomas [illegible] profession d'architecte [illegible] M. Montbriand [illegible] un bureau pour [illegible] travail [illegible]

[illegible] Montréal [illegible] direction et [illegible] Notre-Dame [illegible] Saint-[illegible]

M. Montbriand [illegible] De nouveaux succès [illegible]

THE

A. D. Gall Petroleum and Chemical Co. Ltd.

Mont Tremblant, Qué.

Fabrique de Produits Chimiques

MANUFACTURIERS DE

Charbon de Bois, d'Acétate de Chaux et d'Alcool Méthylique, etc., etc.

Bureau à Montréal : Bâtisse du Board of Trade

John Davison & Son

Rues North George et Robie, Halifax, N.-E.

Commerçants et Couvreurs

Bois de Sciage, Bardeaux et Matériaux de Construction Foin, Avoine, Paille, Farine et Produits de Moulins

Mainwaring, Houlé & Cie,

Commissionnaires en Immeubles et Assurances

146 rue Saint-Jacques, - Montréal

Spécialités : Subdivisions de Terres. Propriétés Commerciales. Règlement de Successions.

TELEPHONES : Main - 2483 / Uptown 3558 / East - 3313

Le Gouvernement du Dominion du Canada

The St. Lawrence Floating and Wrecking Company

Bureau Chef: 7 Rue Ste-Elizabeth, Montreal

President, J. W. HARRIS, Entrepreneur General

Vice-President, PAUL G. MARTINEAU, Avocat

Secretaire-Tresorier, JOSEPH DURAND,

Cette Compagnie entreprend toutes espèces de travaux de Sauvetage en mer profonde comme en rivière; elle possède la flotte la mieux équipée de tout le Dominion. Les propriétaires de vaisseaux et les assureurs peuvent obtenir toutes les informations nécessaires en s'adressant au Bureau Principal.

SELBY & YOULDEN,

Seuls manufacturiers de la

Célèbre Roue à Propulsion

"CARROLL"

Engins de Bateaux
et Bouilloires, Cabestans,
Poulies-Engins,
Monte-charge,
doubles et simples.

Réparations aux Bouilloires pour Moulin en général et aux Engins exécutées promptement. . . . . .
Trajectoires pour Bateaux jusqu'à 110 pieds de longueur. . . . . .

FONDERIE DE KINGSTON,
KINGSTON, ONT.

M. J. C. MERLIN

Est le propriétaire du Moulin pour . . . .

Planer, Scier le Bois, aussi pour Mouluros

Ce moulin est situé au . . .

No. 149 Rue Maynard
au Nord de la rue Gerrish, à
HALIFAX, NOUVELLE ECOSSE

TOUTES LES COMMANDES SONT EXÉCUTÉES PROMPTEMENT.

BENTLEY & LAYTON

MARCHANDS DE

PROVISIONS

37 rue Argyle, Angle de la rue Hackville, HALIFAX, N.S.

TELEPHONE 302

M. CAMILLE PICHE

Magistrat de Police

M Camille Piché naquit à St-Gabriel de Brandon, le 27 avril 1865 Il fit ses études à l'Ecole Normale Jacques-Cartier et à l'Université Laval. Admis à l'exercice de la profession d'avocat, il y a une quinzaine d'années, il a fait sa marque au Barreau Il est depuis quelques années membre de la commission scolaire de Montréal. Il a été élu député de la division Ste-Marie aux élections de 1901. Durant les vingt dernières années M. Piché s'est occupé activement de politique et il fut l'un des orateurs les plus populaires du parti libéral

Il a donné sa démission comme député il y a quelques mois, et a été nommé Magistrat de Police en remplacement de M. Desnoyers

M. l'échevin Louis Payette

M Louis Payette naquit à Montréal le 25 décembre 1854

Il reçut son éducation à l'école commerciale des Frères des Ecoles Chrétiennes et s'appliqua de bonne heure à l'étude du dessin, de la géométrie et des mathématiques.

Il débuta dans les affaires sous la direction de son père qui était entrepreneur et fit preuve d'aptitudes remarquables. Au bout de quelques années, il prit la route des Etats-Unis où il alla se perfectionner dans l'art de la construction et acquit une grande expérience dans les choses de chemin de fer, de ponts et chaussées Au bout de deux années, il revint à Montréal pour prendre la gérance de l'établissement de construction réputé le plus important de Montréal, à l'époque Il resta attaché à cette maison durant douze années Il s'associa alors à M. Labelle pour entreprendre à leur compte commun, des travaux généraux de construction

La gare Viger à Montréal, le Château Frontenac à Québec, l'agrandissement de la gare Windsor, les bureaux de la compagnie de télégraphe du Pacifique Canadien, le Collège Saint-Laurent, l'édifice du journal "La Presse", l'école des commissaires de Saint-Louis et un grand nombre de résidences somptueuses, sont autant de travaux exécutés par la nouvelle société et qui contribuèrent à lui créer en un temps relativement très court une renommée des plus enviables

Aujourd'hui M Payette continue ses travaux avec une énergie et un succès qui ne se démentissent pas les affaires de construction il vient de terminer les édifices de la "Banque Union" dans la province d'Ontario et de la Banque Jacques-Cartier à Québec Lors de l'érection canonique de la paroisse de Saint-Louis de France, M Payette en fut élu marguillier Il est aujourd'hui gouverneur à vie de l'Hôpital Notre-Dame, Juge de Paix, membre des sociétés de bienfaisance "Les Artisans Canadiens-Français" et l'Union Saint-Joseph" de Montréal, membre de la Chambre de Commerce et de plusieurs autres associations En politique, c'est un libéral convaincu

M Payette a été élu pour prendre le siège No 1 du quartier Saint-Louis, à l'Hôtel de Ville en 1902 Il a joué un rôle important dans nos délibérations municipales et il est aujourd'hui président de la commission de finances

Marié le 15 novembre 1876 avec Mlle Marie-Louise Falardeau de Montréal, il eut quatre enfants dont une fille survit

MM. Martineau et Prenoveau

Entrepreneurs Généraux

Le développement si rapide de la métropole du Canada étonne à bon droit l'étranger qui s'intéresse quelque peu aux choses de notre ville Il n'est pas de cité qui ait progressé plus rapidement que la nôtre, et pour nous en tenir uniquement à l'espace et aux édifices, aucun autre endroit de l'univers n'a fait dans quarante ou cinquante ans ce que nous avons fait depuis 1860 Il est donc juste que nous exprimions publiquement notre reconnaissance aux artisans qui, par leur travail et leur talent, ont contribué pour une très large mesure à ce développement grandiose Parmi ces artisans, il convient de citer au premier rang MM Martineau et Prénoveau, les grands entrepreneurs bien connus de notre ville

En effet, MM Martineau et Prénoveau ont été mêlés à toutes les grandes entreprises de ces temps derniers C'est eux qui construisent actuellement le colossal édifice de Villa-Maria à l'intersection des rues Sherbrooke et Atwater Ce contrat représente le chiffre respectable de $1,000 000, et c'est grâce à leurs talents et à leurs capacités que MM Martineau et Prénoveau l'ont obtenu

Avant cela, ils avaient construit un grand nombre d'édifices parmi lesquels on remarque Le Palais de Justice de Montréal l'église de l'Enfant Jesus d Mile-End l'église de Maisonneuve l'église Saint-Louis de France le monastère des Pères du Saint-Sacrement l'église de Hull, l'église Saint-Joseph et le Sacré-Cœur d'Ottawa etc, etc

MM. Jean-Baptiste Martineau et François Xavier Prenoveau sont en société depuis 1885 Tous deux sont encore dans la force de l'âge, et ils devront encore élever de nombreux monuments Ce qui les distingue parmi tous les entrepreneurs du jour, c'est qu'ils ont au plus haut degré la notion de l'art, et nul mieux qu'eux ne sait s'inspirer de l'idée de l'architecte Leurs succès ils le doivent surtout à leur volonté, à leur patience et à leurs étonnantes aptitudes artistiques. En un mot, ce sont des travailleurs intelligents dont la race canadienne-française a raison d'être fière

M. RAOUL BRASSARD,

ARCHITECTE

M Raoul A. Brassard est né à Sorel, le 31 août, 1878 Il a fait ses études au collège de Sherbrooke En 1891, il passa quelque temps aux Etats-Unis, et à son retour en 1895, il commença à étudier l'architecture au bureau de M. L. Z Gauthier Il fut admis à l'exercice de cette profession en janvier 1900 et entra en société avec M Gauthier. M Brassard, s'étant fait remarquer par ses talents et ses aptitudes, entra au service du gouvernement provincial en 1901

En 1904 M. Brassard fit un voyage d'études en Europe afin de visiter les édifices publics et spécialement les prisons, il visita l'Angleterre la France la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Suisse et l'Italie pendant six mois Il a eu la direction de nombreux édifices publics, entre autres les Palais de Justice de Hull, de Valleyfield, de Sherbrooke et l'annexe du Palais de Justice à Montréal, il a la direction de tous les travaux du gouvernement provincial dans le district de Montréal, depuis trois ans

M Brassard a été l'architecte de l'église de Drummondville de Saint-Jean-Baptiste de Sherbrooke

Il est en collaboration avec M Marchand, architecte, pour la construction de la nouvelle prison de Montréal

Les Elévateurs de Fort William, Ont.

ELEVATEURS DU PACIFIQUE CANADIEN, FORT WILLIAM

Les postes et télégraphes, les facilités de communication et les bonnes occasions pour se livrer à tous les genres de sport dans les environs attirent tous les ans à Fort William et à Port Arthur un grand nombre de touristes Autrefois Fort William était un poste très important de la compagnie de la baie d'Hudson. C'était le principal rendez-vous des chasseurs, des voyageurs et des employés de la compagnie Le magasin de fourrures et le vieux fort d'autrefois servent aujourd'hui à loger les machines à vapeur employées au déchargement du charbon sur un des grands quais C'est à Fort William que le Pacifique Canadien a construit des élévateurs qui comptent parmi les plus grands et qui s'élèvent bien haut au-dessus des bâtisses environnantes Elle a aussi élevé en cet endroit de grandes usines, et des hangars et autres constructions pour le service local du chemin de fer

JOHN E. MOORE & CO., Limited

Expéditeurs de

BOIS

du Nouveau-Brunswick

et de la Nouvelle-Ecosse

Adresse par câble

"MOORE ST-JOHN"

M. ARMAND LALONDE

M Armand Lalonde, agent général de l'une des plus grandes voies ferrées du continent, le "Boston and Maine", pour le Canada, est né à Sainte-Marthe. Il fit ses études commerciales à Coteau Landing, sous la direction du Prof. Green Il est le fils de M Emery Lalonde, ancien député du comté de Vaudreuil à l'Assemblée Législative et de Mme Maire-Louise Prévost, sœur de feu le révérend Hyacinthe Prévost

Il habite depuis treize ans à Montréal, où il dirige le bureau principal du Boston and Maine

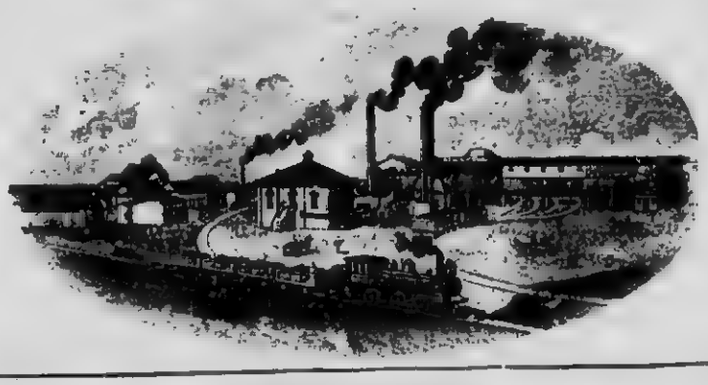
A Boston et à Lowell où il a passé plusieurs années de sa vie il a laissé les meilleurs souvenirs Il a agi comme secrétaire du gérant général du trafic dans les bureaux généraux du Boston and Maine

Il a été président de la Société Saint-Jean-Baptiste de Boston et a publié un ouvrage très bien fait, intitulé "Souvenir du banquet Laurier" donné au premier ministre par la Société St-Jean-Baptiste

Il est marié avec Mlle Alexina Martin, fille aînée de feu M. P. P. Martin. De cette union quatre enfants sont nés.

CHARBON

Intercolonial Coal Mining Company. Limited



MINEURS DE

CHARBONS BITUMINEUX

De Première Classe

ET COMMERÇANTS PRODUCTEURS DE

Coke pour Fonderies, Argiles et Briques Refractaires.

Expéditions des Ports de Pictou, Halifax et de tous les endroits par où passe le Chemin de Fer Intercolonial et toutes les autres voies ferrées avec lesquelles ce dernier a connexité.

Ateliers : "Drummond Colliery," - Westville, N. E.

JAMES FLOYD, Surintendant.

AGENTS :

H. D. MacKENZIE, Halifax, N. E.
C. W. IVES, Pictou, N. E.
Arthur E. SCOTT, Québec.
DARROW, MANN & Co., Boston, Mass.

Bureau Chef - - - Montréal.

JAMES P. CLEGHORN, Président ;
R. MacD. PATERSON, Vice-Prés. et Direct.-Gérant. D. FORBES ANGUS, Sec.-Trésorier.

Une station hivernale délicieuse

L'HOTEL ALGONQUIN

ST-ANDREWS

L'hôtel Algonquin à St-Andrews by-the-sea est un des hôtels les plus favorablement connus de la [illegible] qui sont situés au bord de la mer. On y va rend par le Pacifique Canadien. C'est un lieu de repos et de retraite incomparable et le séjour en est tellement attrayant que plusieurs citoyens importants l'ont choisi pour y passer la belle saison. L'hôtel appartient à la compagnie du Pacifique Canadien qui en a en même temps la direction. Il est admirablement situé sur le côteau appelé Fort [illegible] d'où l'on a vue sur la ville et fait face à [illegible]. De ses larges piazzas qui [illegible] de promenade incomparable la [illegible] sans interruption sur une [illegible] de 25 milles à Saint-Andrews [illegible] sur ses belles routes carrossables et ses environs pittoresques [illegible]. L'hôtel est ouvert tout [illegible] et y reçoit en grand nombre [illegible] de Boston et des autres [illegible] de l'Atlantique.

En avant dans la voie du progrès

Les nouveaux steamers à turbines de la compagnie Allan

La compagnie Allan, qui a été la première à établir une ligne de navigation transatlantique canadienne, est restée également à la tête de toutes les améliorations destinées à rendre plus sûres, plus agréables et plus rapides les traversées de l'Atlantique. La compagnie Allan est à la fois la plus ancienne et la plus progressive parmi les sociétés de navigation qui font le service entre le Canada et la mère-patrie. Sa flotte, déjà si considérable, vient de s'enrichir de deux nouveaux paquebots à turbines, construits en 1905 pour le service transatlantique. Ils s'appellent le "Victorian" et le "Virginian" et ils tiennent la première place à tous les points de vue. Sous le rapport du confort, de la vitesse et de la sûreté ils l'emportent certainement sur tous les vaisseaux océaniques d'aujourd'hui. Ils sont construits sur le même modèle et ont le double avantage de convenir également aux eaux profondes de l'Océan et à la navigation intérieure du fleuve Saint-Laurent. Grâce à leur forme particulière, qui est la perfection même de l'architecture navale, ils n'ont pas plus à redouter les grosses vagues de la mer que les chenaux plus ou moins dangereux de notre grand fleuve canadien. En réalité, ce sont les seuls vaisseaux de leur dimension qui n'ont pas peur de se rendre jusqu'au port de Montréal qui est le terminus de la navigation océanique.

Pour cette raison, ils sont choisis de préférence par les personnes qui désirent traverser en Europe. Ce sont de magnifiques palais flottants offrant tout le luxe et les commodités désirables.

On resterait en dessous de la vérité en disant que le "Victorian" et le "Virginian" procurent aux passagers tout le confort ordinaire sur lequel ils ont droit de compter. Ce sont réellement des palais aménagés avec luxe et dont les chambres et la table peuvent soutenir la comparaison avec les meilleurs hôtels du monde.

Ceux qui ont déjà voyagé dans les vaisseaux de la ligne Allan savent par expérience que la compagnie n'épargne rien pour leur rendre la traversée aussi agréable que possible. Dans le "Victorian" et le "Virginian" la compagnie s'est véritablement surpassée pour donner à ses hôtes tous les agréments que peut procurer un voyage sur mer dans les circonstances les plus favorables.

Grâce au système à turbines, la vibration qui se fait sentir dans les vaisseaux à double hélice disparaît complètement. Avec le mouvement à turbines, il n'y a plus d'hélices sortant de l'eau par les gros temps et imprimant au vaisseau des secousses si désagréables pour les passagers. Le mouvement est toujours régulier et uniforme même quand la mer est mauvaise.

La question de la vitesse est réglée par le fait que le "Virginian", dans une de ses traversées, a parcouru 332 milles en 24 heures, ce qui est le plus beau résultat obtenu jusqu'ici.

La vitesse moyenne des deux vaisseaux d'un port à l'autre est de 17 nœuds à l'heure. Le "Virginian" a fait deux voyages, dont le premier a duré 5 jours, 20 heures et 25 minutes, et le deuxième, 5 jours et 21 heures, dans ce chiffre se trouve compris un arrêt de 5 heures dans le premier voyage et de 7 heures dans le second, à cause du brouillard. Malgré ce retard la vitesse était de 17½ nœuds.

Le système de télégraphe Marconi est installé sur ces deux paquebots rapides et les passagers restent en communication presque ininterrompue avec la terre ferme.

La ligne Allan existe depuis cinquante-six ans, et elle n'a cessé d'agrandir et d'améliorer sa flotte, dont le "Victorian" et le "Virginian" sont aujourd'hui le plus bel ornement. L'esprit de progrès traditionnel de la compagnie s'est manifesté de nouveau par la construction de ces deux géants de la mer. Aujourd'hui la réputation de la ligne Allan est universelle.

Elle a introduit progressivement tous les perfectionnements possibles, et le "Victorian", ainsi que le "Virginian", peuvent être considérés comme des chefs-d'œuvre d'architecture navale. En 1881, elle a construit le premier transatlantique en acier; en 1884, le "Parisian" fut pourvu d'une nouvelle quille d'un modèle nouveau, dite bilge keels, qui a servi à diminuer énormément le tangage. En 1899 le "Bavarian", le "Tunisian" et le "Lucian" furent construits avec des doubles hélices et ce furent les premiers paquebots canadiens de ce genre. Enfin le "Virginian" et le "Victorian" sont les derniers construits et les plus magnifiques vaisseaux pour prouver l'esprit d'entreprise et l'importance de la compagnie. Chaque vaisseau peut transporter confortablement 250 passagers de première, 300 de seconde et 900 de troisième classe.

Il y a six ponts pour les passagers, une salle de jeux pour les enfants et des salons de toilette qui sont la perfection du genre.

COLONIAL HOUSE

HENRY MORGAN & CO.

Depuis plus d'un demi siècle, ou pour dire plus juste depuis 80 ans, la Maison Henry Morgan & Co., a tenu une place prépondérante parmi les marchands de Montréal.

A la manière du bon vieux temps, la maison originaire n'était qu'un simple et exclusif magasin de nouveautés situé au coin de la rue McGill et du carré Victoria, ce qui serait considéré aujourd'hui comme un modeste établissement.

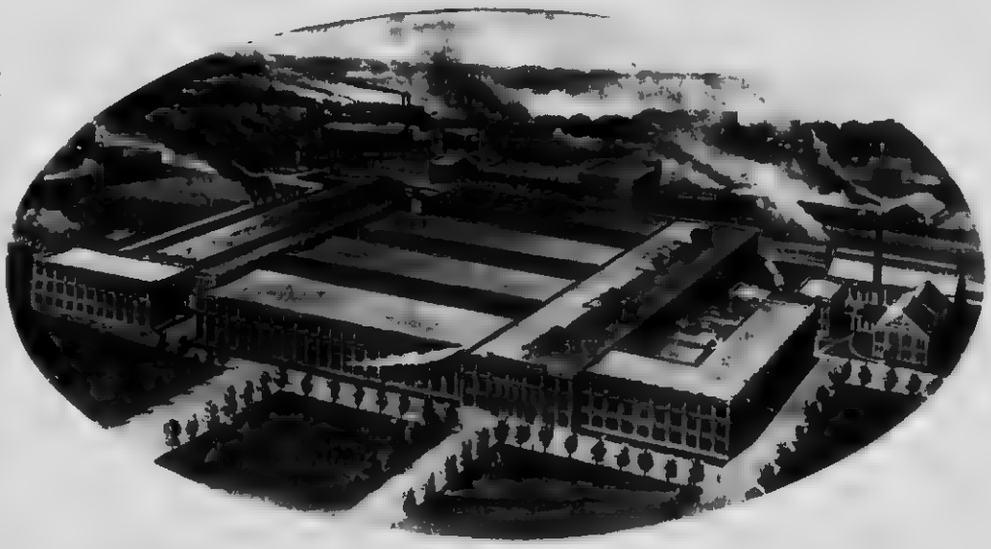
Comme dans une vision des événements futurs, MM. Morgan & Co., non-seulement voyaient l'agrandissement de leur maison mais aussi devinaient que la rue Sainte-Catherine allait devenir le centre du commerce au détail. C'est alors qu'ils achetèrent le site magnifique où furent érigés leurs [illegible] magasins; dès ce moment la maison devint le modèle du commerce de ce genre dans la partie haute de la ville. L'exemple fut suivi plus tard par presque tous leurs rivaux en commerce.

L'établissement Henry Morgan & Co, en face du carré Phillipps, n'a pas besoin de description, car c'est aujourd'hui l'un des plus beaux étalages de marchandises de la ville et le nom lui-même parle, car tout le monde le connaît.

"Le Colonial House" a toujours mis sa fierté dans le choix et l'assortiment de marchandises dans les divers départements qui contiennent depuis la confiserie et le mat[illegible] électrique jusqu'aux dentelles riches et fournitures de toute sorte.

La Canadian Westinghouse Company, Limited

La vignette qui accompagne ces notes représente la fabrique de la Canadian Westinghouse Company, Limited, située à Hamilton, Ont. C'est depuis son incorporation, il y a trois ans, que la Westinghouse Company a pris un essor remarquable dans la fabrication d'appareils électriques au Canada. Cependant, depuis des années auparavant, les appareils électriques de cette maison avaient trouvé un débouché avantageux sur le marché canadien, une demande toujours croissante a décidé la compagnie d'en poursuivre la fabrication sur le sol du Canada. La Westinghouse Company possédait déjà à Hamilton depuis huit ans, une fabrique engagée dans la production des freins à air comprimé pour nos lignes de voie ferrée. Il était tout naturel que l'industrie des appareils électriques trouvât sa place à côté de sa sœur aînée. L'ancienne compagnie portait le nom de "Westinghouse Manufacturing Company, Limited" mais comme des circonstances influents du Canada mirent la main à la pâte pour aider au développement d'industries fondées sur la [illegible] et l'expérience de Westinghouse, on fonda une seule compagnie, "The Canadian Westinghouse Co., Limited" qui conduit les affaires de l'ancienne et nouvelle manufacture [illegible] en départements séparés.



Ces fabriques sont construites d'après les plans les plus modernes; un des points les plus intéressants dans cette construction, est l'emploi de ciment et solidifié pour tous les planchers au-dessus du sol; les planchers [illegible] même que les couvertures de tous les édifices ont des doubles supports. Ces édifices ont une très belle apparence et sont particulièrement aptes à remplir le but proposé de même que leur solidité et durabilité est à toute épreuve.

Les directeurs de la Compagnie sont George Westinghouse, H. H. Westinghouse, L. A. Osborne, Paul J. Myler, George C. Smith, Warren Y. Soper, Thomas Ahearn, C. A. Terry, C. F. Sise et l'honorable J. M. Gibson.

Voici maintenant le nom des officiers de la Compagnie: George Westinghouse, président; H. H. Westinghouse, 1er vice-président; L. A. Osborne, 2ième vice-président; Paul J. Myler, 3ième vice-président, trésorier et directeur général; John H. Kerr, secrétaire; A. R. Miller, asst.-trésorier; E. A. Merrick, directeur de l'usine, N. S. Braden, directeur des ventes; C. A. Hunter directeur du matériel; agent acheteur; H. U. Hart, ingénieur en chef.

Les bureaux-chefs de la Compagnie sont à Hamilton et des bureaux de district ont été établis à Montréal, Toronto, Halifax, Winnipeg et Vancouver.

M. ELZEAR BEAUREGARD

[illegible] Mtre Elzéar Beauregard [illegible]

[illegible] le 20 décembre [illegible] Beauregard fit ses [illegible]

[illegible] au collège de [illegible]

[illegible] à plaider [illegible] la femme Gendron [illegible]

[illegible] de l'Instruction Publique [illegible] pour lui un sujet d'études [illegible] la conférence qu'il [illegible] frères de Sainte Croix, [illegible] Alma Mater [illegible] de Saint-Césaire.

Depuis son admission au Barreau, Mtre Beauregard est à la tête d'un bureau très actif. Ses associés sont Mtres Rainville et Saint-Julien, deux autres jeunes qui l'aident à faire de ce bureau un des plus occupés de la ville.

L'HON. M. R. DANDURAND

Président du Sénat

L'Hon M Dandurand naquit à Montréal en 1861. Il fit ses études au collège de Montréal et à l'Université Laval. Il a fait ses premières armes au Barreau sous la direction de feu Jos Doutre. En 1901 il recevait du Gouvernement Français la décoration de la Légion d'Honneur. Il est l'auteur d'un traité sur la loi criminelle et d'un manuel sur les juges de paix. Il a été fait sénateur en 1898 et il est le président du Sénat du Canada depuis 1905. En 1888 il épousait Mlle Joséphine Marchand, fille du regretté Félix Gabriel Marchand, ancien premier ministre de Québec. L'hon M Dandurand a été pendant vingt ans l'organisateur du parti libéral dans le district de Montréal et c'est pour le récompenser de ses brillants états de service que Sir Wilfrid Laurier lui offrit un siège au Sénat.

M. EUGENE GUAY

L'industrie des cuirs est destinée à prendre un grand essor au Canada. C'est en réalité de l'industrie des cuirs que dépendent plus ou moins étroitement toutes les autres. Car toutes, elles ont recours aux machines, et c'est par excellence l'agent de transmission de la force, de l'énergie motrice. La courroie, c'est l'attelage du cheval-vapeur.

Aussi avons-nous vu surgir en ces dernières années, dans la ville de Montréal, plusieurs maisons s'occupant de cette industrie sur une grande échelle, parmi lesquelles la maison Eugène Guay, sise 310 rue Sainte Marguerite, à Saint Henri.

M. Eugène Guay connait très bien son métier. Né à Saint-Joseph de Levis en 1852, il apprenait dès l'âge de 17 ans le métier de tanneur et de corroyeur. Il étudia aux Etats-Unis dans les plus grands centres industriels du monde les procédés de fabrication les plus nouveaux, les plus perfectionnés. De retour au pays en 1881 il se mettait résolument à l'œuvre. En 1881 et en 1886, il obtenait des brevets importants, qui ont fait faire à l'industrie du cuir un grand [illegible]

En 1879 il épousait Mlle Lachapelle. De ce mariage naquirent deux fils qui sont MM. Adelard et Eutrope associés à la maison Eugène Guay.

La maison Guay a pour spécialité les cuirs artificiels (siffonnés). Elle exporte en Angleterre et en Australie ses cuirs qui ont obtenu dans ces pays une réputation de tous point enviable.

Malgré ses nombreuses occupations M. Guay n'est pas resté étranger aux affaires publiques. Il a occupé différentes charges dans sa municipalité. Ainsi il a été commissaire des écoles de 1891 à 1895, échevin de 1895 à 1897, maire de Saint-Henri de 1897 à 1906. Il est échevin de Montréal depuis février dernier, c'est-à-dire depuis l'annexion de Saint-Henri, en faveur de laquelle il a fait une propagande des plus actives et couronnée d'un succès complet.

QUEEN INSURANCE COMPANY

ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE

La catastrophe de San Francisco n'a pas ébranlé une compagnie aussi puissante que la "Queen". Elle a réglé sans hésitation toutes les réclamations de ses nombreux assurés. Malgré cette épreuve elle a encore un surplus d'au delà de $2,500,000

BUREAU PRINCIPAL POUR LE CANADA : 2, PLACE D'ARMES, MONTREAL

WILLIAM MACKAY, Gérant. J. H. LABELLE, Assistant-Gérant.

GEORGE JACOBY, Surintendant.

MM. FORTIER & MONETTE

MM Fortier & Monette, marchands et exportateurs de beurre œufs et fromage, ont rapidement établi l'une des plus meilleures maisons de provisions en Canada

Cette maison de commerce fut fondée en avril 1904, par M Adélard Fortier et M Fortunat Monette

Avec l'expérience et le travail cet établissement a prospéré très rapidement et le montant total des ventes depuis avril 1905 à avril 1906, s'élevait à la jolie somme de $1,158,825

Vous vous rappelez sans doute de la rareté du beurre durant l'hiver 1905 MM Fortier & Monette qui avaient prévu telle rareté ont réalisé des bénéfices énormes durant cette période et nécessairement aujourd'hui cette maison de commerce a à sa disposition un capital qui lui permet de faire les transactions les plus considérables

L'établissement que MM Fortier & Monette occupent aujourd'hui au No 501 rue Saint-Paul n'est que pour contenir les marchandises qui se vendent chaque jour et quand on visite les entrepôts frigorifiques que ces messieurs ont loués de The Gould Cold Storage, The Canada Cold Storage et Union Cold Storage, on se rend compte de l'importance du commerce de cette maison

MM Fortier & Monette ont le plaisir de constater aujourd'hui qu'ils ont une connaissance approfondie des affaires et qu'étant de plus eux mêmes, en contact avec leur clientèle, ils sont à même de connaître les goûts et les besoins du public

Nous pouvons dire que cette maison ne manque jamais de provisions qu'elle est donc l'habitude de toujours en commerce; ce qui fait qu'en temps de disette temporaire, sa nombreuse clientèle est toujours assurée de trouver ce qu'il lui faut dans ses magasins

Cette maison ne prend à son emploi que des hommes sérieux De fait, le personnel de MM Fortier & Monette est au complet Il suffit d'entrer dans cet établissement pour constater quels services ces hommes rendent d'abord à MM Fortier & Monette et ensuite à la nombreuse clientèle qui s'approvisionne dans leurs magasins

M. GODFROY LANGLOIS

M Godfroy Langlois est né à Ste Scholastique, le 26 décembre 1868 Son père, M. Joseph Langlois, est régistrateur du comté des Deux-Montagnes

M Godfroy Langlois a fait ses études classiques partie au collège de Sainte-Thérèse et partie au collège de Saint-Laurent. Après avoir poursuivi des études de Droit durant trois années à l'Université Laval, il embrassa la carrière du journalisme Il fit ses premières armes au "Clairon" puis l'"Echo des Deux-Montagnes" à la "Liberté". Il fut durant plusieurs années rédacteur en chef de cette dernière, et il est le directeur-gérant du "Canada," depuis la fondations de ce journal. M. Langlois fut élu député de la Division Saint-Louis, aux élections générales de 1904.

DAVID-A. LAFORTUNE

David A. Lafortune naquit le 1 octobre 1874 à Saint Esprit comté de Montcalm fils de Joachim Telher dit Lafortune cultivateur et de Félicité Beaupré

Il fit une partie de son cours d'études au collèges de l'Assomption et le termina à Montreal chez les Révds Abbés Villeneuve et Chatelonnet

Il fut admis à l'étude du Droit en janvier 1890 il suivit les cours de l'Université Laval à Montréal, et obtint ses degrés de B C L. le janvier 1895 et fut reçu avocat le 16 janvier de la même année Huit années durant il fut l'associé de M Olivier Asé ancien député de la division Saint Jacques chez qui du reste il avait fait sa clériciature

Aux élections générales du mois d'octobre 1886, il fut candidat dans le comté de Montcalm, et aux élections générales de novembre 1901 dans le comté de Jacques-Cartier

Il fut élu président du club politique de la division Est de Montréal lors de sa fondation et durant deux années le dirigea avec beaucoup de succès

Au mois d'avril 1899 le gouvernement fédéral le nomma commissaire enquêteur pour examiner l'administration du pénitencier de Saint-Vincent de Paul

Au mois d'octobre 1898 il fut nommé conseil de la reine

Il épousa, en premières noces Marie Hedwidge Messier, fille unique de M Julien Messier laquelle décéda au mois de février 1883 Le 8 novembre 1898, il épousa Marie Christiana Corinne Lussier deuxième fille du Seigneur Lussier de la paroisse de Saint-Vincent de Paul

Depuis 1878 il s'occupa de politique dans l'intérêt du parti libéral et prit une part active dans presque toutes les luttes de la province de Québec et dans l'Ontario

Il vient d'être nommé Substitut du Procureur Général en remplacement de monsieur Eugène Lafontaine, nommé juge de la Cour Supérieure à Montréal

MAURICE PERRAULT

ARCHI
INGEN

15 Boulevard St Laurent

MONTREAL

SPECIALITE :

Constructions à l'Epreuve du Feu.

J. & J. TAYLOR

En 1855, plus de cinquante ans passés, la maison J & J Taylor fabricants de coffres forts fut établie à Toronto C'était la première manufacture du genre et ceux qui ont été témoins de ses commencements sont étonnés de ses merveilleux progrès qui a mérité le premier rang dans le Dominion Elle donne aujourd'hui du travail à 250 hommes sans compter son nombreux personnel de bureau, voyageurs et agents Dans son immense fabrique située à l'angle des rues Front et Frederick à Toronto, elle manufacture les coffres forts à l'épreuve du feu et des voleurs portes de voûtes à l'épreuve du feu et des voleurs parois de voûtes boîtes de dépôts et autres fournitures nécessaires aux grands institutions financières et commerciales

J & J Taylor ont des coffres forts au Japon en Chine, au Chili en Australie et dans toute l'Amérique du Sud Ils ont fourni et fournissent encore aujourd'hui aux banques tous les coffres forts dont elles ont besoin pour leurs succursales dans toutes les provinces du Canada, même au Yukon

J & J Taylor comptent parmi leur nombreuse clientèle la Banque de Montréal et toutes les grandes compagnies de dépôt de sureté

M. J.-T. MARCHAND

M J.-T Marchand, ancien échevin, a su par ses talents, son travail intelligent et sa droiture, se conquérir une situation exceptionnelle dans le monde des affaires à Montréal

Il est à la tête d'une maison de commerce florissante et jouit de la considération générale dans la partie Est de Montréal Il est aussi tenu en très haute estime parmi la population anglaise, s'il faut en juger par les articles élogieux que lui ont consacrés à maintes reprises, le "Witness" et le "Herald"

Après avoir passé seize années à l'emploi de feu l'échevin Hurteau, M J.-T Marchand, fort de l'expérience acquise et confiant dans ses propres forces, se lança dans le tourbillon des affaires et grâce à son esprit d'initiative, dix années lui ont suffi pour se placer à la tête des commerçants de bois de Montréal, ce qui lui vaut d'être pour son deuxième terme président de l'Association des Marchands de Bois du Board of Trade de Montréal

En 1904, cédant aux vœux de ses amis et à la prière des meilleurs citoyens du quartier Sainte-Marie, il se lançait dans la lutte municipale et était élu échevin. Il donna deux années de son activité et de son dévouement aux affaires de la ville et refusa en 1906 de briguer de nouveau les suffrages populaires, malgré les instances des électeurs des quartiers Sainte-Marie et Papineau qui lui offrirent simultanément la candidature

M Marchand est président du Club Canadien, directeur de l'Assistance Publique et Maître d'Equipage du Club de Chasse à Courre Canadien à la dernière saison

En 1887 M. Marchand a épousé mademoiselle Louise McGeanis, et il est père d'un garçon de seize ans

M. RENÉ T. LECLERC

Descendant d'une des plus anciennes familles canadiennes, dont les ancêtres vinrent s'établir au Canada lors du voyage de Maisonneuve en 1642, M René Tanerède Leclerc est né en cette ville, le 16 octobre 1880

Au sortir du collège, il songea à embrasser la carrière du notariat et durant un an il étudia à l'Université Laval et en l'étude d'un procureur notaire C.-J. Leclerc

Cependant sa vocation réelle s'affirma bientôt et en 1901 il abandonnait l'étude de droit pour entrer dans le monde de la finance

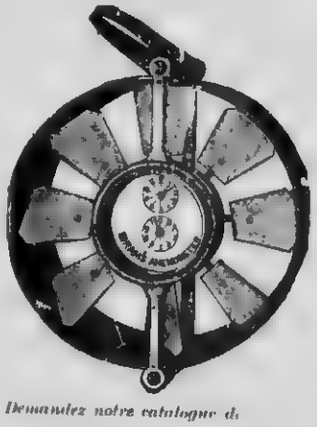
Depuis, M Leclerc, qui a ses bureaux rue Saint-Jacques figure avec avantage dans toutes les transactions financières importantes achetant et vendant des bons des gouvernements obligations (débentures) municipales et industrielles et autres valeurs

Par suite d'une innovation apportée par M. Leclerc, les municipalités de la Province de Québec surtout, ont recours à ses services pour la négociation de leurs emprunts

Un département légal est, en effet attaché à la maison Leclerc pour les fins de rédiger les règlements d'emprunt et dicter à ces municipalités la procédure à suivre pour l'émission de leurs obligations, prévenant par ce fait les erreurs légales qui se commettent si fréquemment au cours de transactions de ce genre

Harrison & Co.

53 Rue Metcalfe
Carré Chaboilles
MONTREAL



Demandez notre catalogue de

Fournitures pour le Dessin et d'Appareils d'Arpentage et d'Exploitation des Mines

Agents de

KEUFFEL & ESSER CO.
NEW-YORK

La Patrie

CIRCULATION LE SAMEDI **75,000**

Moyenne de la Circulation Quotidienne **45,000**

Le journal le plus progressiste du Canada

Afin de répondre aux besoins de sa circulation toujours grandissante, la seconde en importance dans tout le pays, occupera bientôt ce superbe édifice qu'elle fait construire actuellement au coût de

UN QUART DE MILLION

ANGLE DES RUES

Sainte-Catherine et Avenue de l'Hotel-de-Ville

MONTREAL

The JAMES ROBERTSON COMPANY Ltd.

ETABLIE EN 1857
PAR
FEU JAMES ROBERTSON

Montreal, P. Q., St. John, N. B., Toronto, Ont., Winnipeg, Man., Vancouver, B. C.

MANUFACTURIERS DU

Babbitt	Siphons en plomb
Soudures	Plomb à fusil
Soudure en fil	Mastic
Plomb à vitraux	Peintures préparées
Tuyau en plomb	Blanc de plomb
Tuyau d'étain fin	Marchandises en marbre

FONDEURS ET FINISSEURS DE CUIVRE

MARCHANDS DE

Métaux, Articles de Plomberie, Tuyau et Accessoires, Valves, Outils, Scies, Plomb en Feuille, etc., etc.

AGENTS pour l'acier à outils "JESSOPS", Sheffield, Ang.

BUREAU PRINCIPAL

144 RUE WILLIAM **MONTREAL P. Q., CANADA**

Willis & Co., Limitée

600 Sainte-Catherine Ouest

MARCHANDS DE PIANOS

CAPITAL : $1,000,000

Tout le monde musical, non seulement de Montréal, non seulement de l'Est du Canada, mais de l'Atlantique au Pacifique connaît la maison Willis & Cie, Limitée, celle qui a fait le plus, le premier, dans ce dernier quart de siècle [illegible] au développement de l'art musical [illegible] à Montréal tout particulièrement. [illegible] à cette maison non seulement de [illegible] du public de bon goût des instruments [illegible] mais aussi en donnant [illegible] démonstration de toutes les richesses [illegible] qu'on peut tirer de ces instruments [illegible] faites en important tous les ans les plus grands artistes de l'Europe. C'est à la maison Willis & Cie Limitée que nous devons d'avoir [illegible] Montréal des maîtres tels que d'Albert, Carreño, Mariano, Miss Chaw, Kirkby Lunn, Marie Hall, [illegible] Gerardy, Nalemeter et Sardina. C'est à la maison Willis que nous devrons d'entendre cet hiver le célèbre pianiste et compositeur [illegible] Marne.

Ces quelques mots sur les affaires de la maison Willis & Co., Limitée dans le mouvement musical suffit à nous donner une idée [illegible] de leur esprit d'initiative et de la hardiesse de leurs conceptions qu'ils [illegible] toujours.

Après cela il n'est pas besoin de parler de la [illegible] des instruments de musique de la maison Willis [illegible] leur nom est synonyme de qualité [illegible] l'énumération suivante le prouve.

Piano Knabe, le plus célèbre des [illegible] le piano Newcombe, de Toronto [illegible] porté une médaille d'or [illegible] l'exposition de [illegible] contre trois cents compétiteurs [illegible] Bell dont le nombre d'instruments [illegible] dans les cent mille, la plus grande fabrique [illegible] britannique, le piano [illegible] plus de cent couvents et autres maisons [illegible] le piano Willis qu'elle fait [illegible]

En résumé toutes les [illegible] du monde entier.

Elle fait aussi le plus grand [illegible] possible, écoulant ses marchandises par [illegible] d'abord par ses succursales d'Ottawa [illegible] et Halifax et par tous les marchands de pianos et d'orgues du Canada. La maison fait aussi directement le commerce de détail à ses bureaux et entrepôts chez de Montréal, et dans chacune de ses succursales. En [illegible]

[illegible]

Il y a [illegible] W [illegible] pour son président M. A. P. W [illegible] [illegible] de Québec [illegible]

[illegible]

[illegible]

Les officiers actuels de la compagnie sont : MM. A. P. Willis, président; R. A. Willis, [illegible]; W. D. Willis, secrétaire; H. A. Willis, trésorier; [illegible] Paterson, gérant [illegible]; H. DeFosse [illegible] chef des ventes, département français; F. H. Sharpe, chef des ventes, département anglais.

Il y a quelques mois la compagnie [illegible] à un capital de $1,000,000 [illegible] payé.

Les instruments que tient la maison Willis & Co. Limitée sont ceux qui sont le [illegible] adoptés par les grands maîtres [illegible] et grande faveur les pianos [illegible] Willis [illegible] Philharmonic [illegible] de Montréal, [illegible] Orchestra, the Montreal Oratorio Society, [illegible] Orchestra, Symphony [illegible] Montréal musical.

La clientèle de la maison Willis & Co., Limitée [illegible]

Dans leurs [illegible] salons on peut choisir [illegible] piano pour [illegible] à partir de [illegible] et à point toutes les bourses [illegible] les plus [illegible] exigeantes.

En outre les pianos Knabe, Newcombe, [illegible] Bell, Kingsbury, Wellington et Willis, la maison Willis & Co., tient les orgues Dominion et Bell, et les pianos automatiques Cecilian, Farrand, [illegible] Schirmer, Cecilian et Angelus.

1. P. Willis, Président
2. Robert A. Willis, Vice-Prés.
3. W. D. Willis, Secrétaire
4. H. A. Willis, Trésorier
5. J. D. Patterson, Gérant local

6. O. Gauthier 7. F. H. Sharpe 8. H. DeFosse
9. Chs. H. Willis 10. [illegible] L. Duncan, comptable

H. CHARLTON

Chef du service de publicité au G. T. R.

M. H. R. Charlton, le populaire chef de publicité au G. T. R., est né à Saint-Jean, P.Q., le 9 février 1866. Il a fait ses études au High School de St-Jean et au Montreal Business College. De 1881 à 1883 il a été à l'emploi du "News" de St-Jean. De 1883 à 1884, il a travaillé à Magog pour le compte du Waterloo & Magog Railway. De 1885 à 1887, on le trouve à l'emploi de Tees & Palmer, marchands de gros, à St-Jean. En 1887 il fait ses débuts au C.P.R. et la même année il entre au service du "Herald" de Montréal où il a travaillé durant 5 années. En 1892, il prend la direction du service de publicité au C.P.R., où il reste jusqu'en 1896. De 1896 à 1898, il dirige le service de publicité de la maison Davis & Lawrence. Depuis 1898 à aujourd'hui, c'est-à-dire depuis bientôt 10 ans, il a la direction du service de publicité au G. T. R.

M. Charlton est un homme doué d'une grande activité, d'une intelligence toujours en éveil et il jouit d'une grande popularité dans le monde des chemins de fer, dans le monde des hommes d'affaires aussi bien que dans le monde des journaux.

L'ECHEVIN R. HOULÉ

M. Roméo Houlé est né le 5 juin 1870, du mariage de M. Napoléon Houlé à Mlle Marcelline Rodier. Il fit ses études à l'école Saint-Viateur de la Côte Saint-Louis.

Il a été pendant plusieurs années gérant de la maison de courtage en immeubles Mainwaring, et depuis la mort de M. Mainwaring il est devenu le chef de cette maison qui porte maintenant le nom de Mainwaring, Houlé et Cie.

Aux dernières élections municipales M. Houlé se présentait contre l'échevin Paquin et les électeurs du quartier Saint-Denis l'envoyèrent au conseil par une majorité de 158 voix.

L'échevin Houlé a épousé en 1899 Mlle Ada Wood, de Londres.

C'est un de nos plus jeunes échevins, mais sa connaissance des affaires et son esprit d'entreprise lui donneront avant peu une place prépondérante dans le conseil de nos édiles.

La Cie John Bertram & Fils, Limitée

La Compagnie John Bertram & Fils, Limitée, de Dundas, Ontario, possède la fabrique de machines la plus universellement connue non seulement au Canada, mais encore en Angleterre, en Europe et en Asie. Elle manufacture toutes sortes d'outils depuis l'outil à tour jusqu'au tour lui-même, engins (fixes) et tous les outils dont on se sert pour la manufacture des locomotives, chars et tous les travaux d'ingénieurs en général. Des centaines et centaines de leurs machines à percer, à forer, à taquer etc. sont par tout le Canada et le nom "Bertram" est aussi familier à chaque machiniste que celui du patron qui l'emploie.

La Compagnie a pénétré dans le Japon et la Chine et elle envoie ses produits en Australie. Dans les expositions universelles elle a gagné de nombreuses médailles d'or depuis vingt ans et elle est certes une des manufactures qui ont établi le plus de monde, dans tout l'Ontario.

Etablie en 1861, la fabrique a eu des commencements modestes mais a pris des proportions énormes. Sous tous les rapports, elle compte parmi les premières manufactures du pays.

M. CALIXTE LEBEUF, Avocat

M. Calixte Lebeuf, avocat, naquit le 23 mai 1850.

Il entra au collège de Saint-Timothée où il fit un cours commercial et il suivit ensuite un cours classique au collège de Ste-Thérèse de Blainville. Il résolut d'étudier le droit mais auparavant, afin de se perfectionner dans la langue anglaise, il alla passer quelque temps au collège Regiopolis à Kingston. Il suivit les cours de Droit à l'Université McGill. Admis au barreau le 10 juillet, 1873, il a toujours exercé sa profession à Montréal et il a été, pendant plusieurs années, associé au regretté Edmond Lareau qui a laissé une réputation de légiste distingué. Tout en se livrant à l'exercice de sa profession, il s'est très activement occupé de journalisme et de politique, et il a toujours été un libéral convaincu. Il a fait les luttes pour son parti depuis trente-cinq ans dans presque tous les comtés de la province et, aussi dans Ontario et dans les provinces maritimes.

Il fut deux ans président du Club National ; son terme d'office est resté célèbre par la vigueur qu'il a déployée comme président. M. Lebeuf a beaucoup écrit dans les journaux, et son attitude a toujours été énergique, pleine de franchise et de conviction et fermement indépendante, c'est un homme d'action dans la force du mot. Quoiqu'il eut toujours refusé de rechercher les honneurs, il consentit à se laisser porter candidat à l'échevinage pour le quartier Centre et il réussit à vaincre l'hon. H. B. Rainville, aux élections municipales du 1er février, 1900. Il fut réélu, pour le même quartier, le 1er février, 1902, contre l'hon. G. A. Nantel. Il fut président de la commission de police jusqu'en décembre 1903.

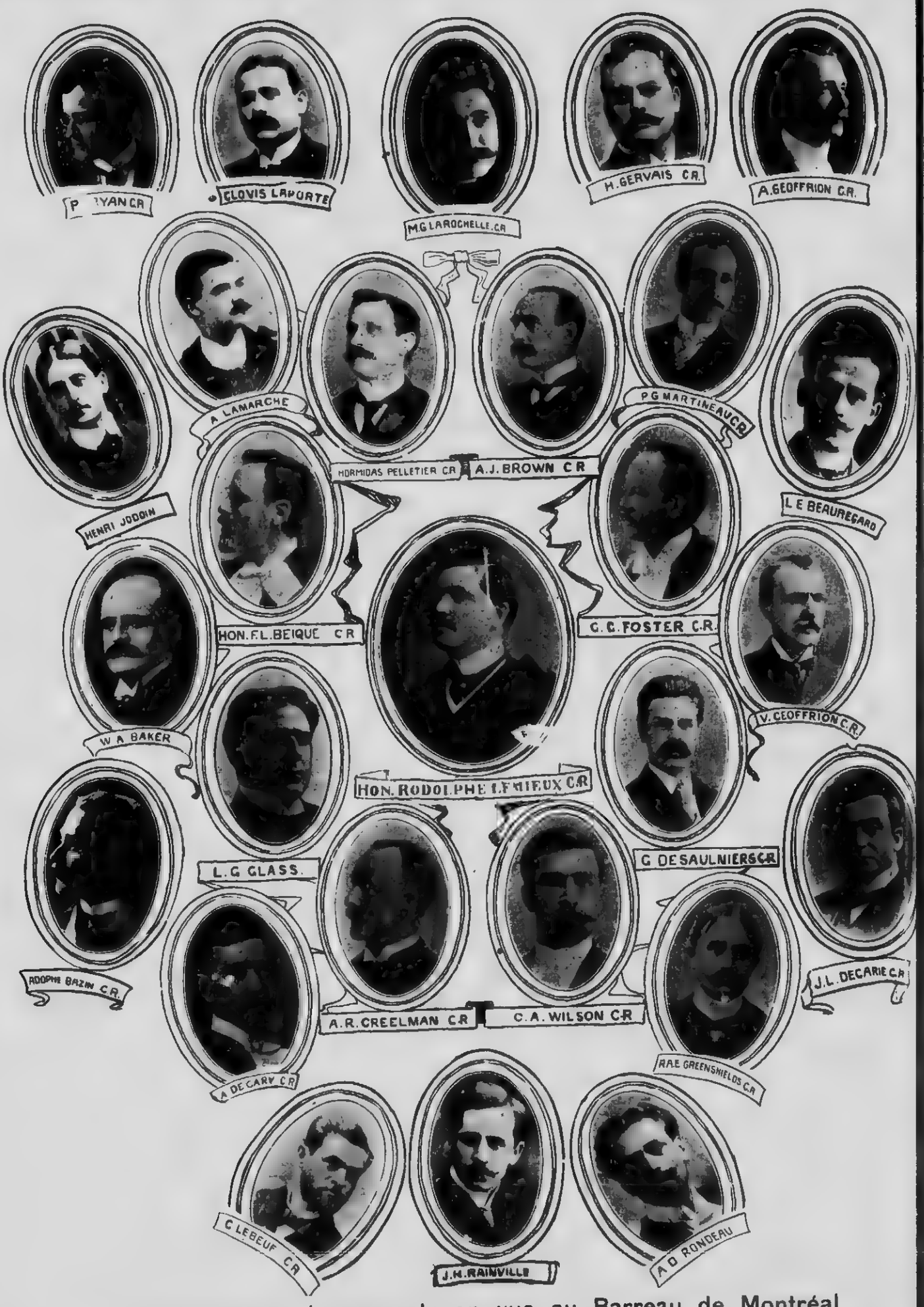
Il représente actuellement la province de Québec devant la Commission Royale, qui siège par toute la Puissance et qui fait enquête sur les compagnies d'assurance sur la vie.

M. H. RAYMOND

Le numéro spécial du "Canada" aurait été pour ainsi dire incomplet, si la biographie de M. Hubert Raymond, l'agent d'immeubles bien connu et le sportsman populaire, eut manqué dans la galerie des personnalités marquantes dont la carrière et les mérites sont exposées à tous les lecteurs du "Canada".

Né à Ste-Anne de Beaupré, M. Hubert Raymond fit des études classiques complètes au Séminaire de Québec. Il débuta dans la vie comme employé civil, puis vint s'établir à Montréal où il fut comptable durant plusieurs années. Il quitta ensuite les livres pour l'épicerie et son nom figura quelque temps dans la société Raymond Frères. Un champ plus vaste l'attirait. Son énergie et son génie des affaires lui conquirent une place honorable dans le monde des agents d'immeubles où il s'est depuis distingué sous la raison sociale de Raymond, Cousineau et Hall. Grand ami des sports, il est depuis le mois dernier un des directeurs les plus dévoués de l'A. A. d'A. Nationale.

L'avenir lui réserve les succès qu'il octroie habituellement aux véritables fils de leurs œuvres.

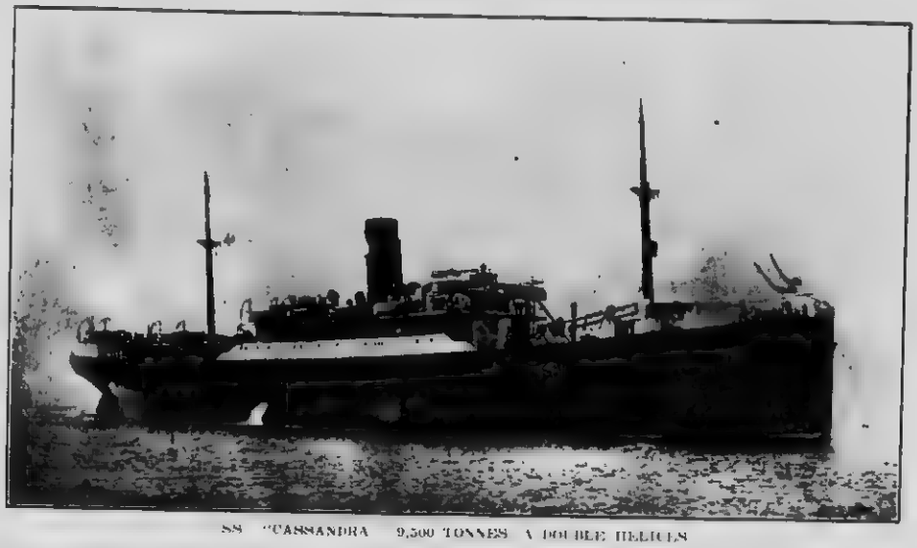


Quelques-uns des avocats en vue au Barreau de Montréal

DONALDSON LINE

VOYAGES HEBDOMADAIRES **A GLASGOW**

De Montréal en été et de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, en hiver



SS "CASSANDRA 9,500 TONNES A DOUBLE HELICES

La ligne favorite, pour fruits et marchandises perissables. Vaisseaux modernes, ventilation parfaite. Eventails Sirocco en usage. Réfrigérateurs a air froid comprime. Bonne accommodation pour un nombre limité de passagers de cabines. Taux pour les steamers "Athenia" et "Cassandra" à double hélices, $35.00 a $42.50; entrepont, allant ou revenant, de Glasgow, $25.00. Autres vaisseaux, cabines seulement, $35.00.

THOMSON LINE

SERVICE REFRIGERATEUR ATLANTIQUE

Voyages Hebdomadaires pour LONDRES.

Allant aussi à NEWCASTLE, LEITH et ABERDEEN.

De Montréal en été, et Portland, Maine, en hiver.

S.S. "LATONA", 6,000 TONNES

AIR FRAIS, ENTREPOTS FRIGORIFIQUES, EVENTAILS SIROCCO pour BEURRE, FROMAGE, BACON, POMMES, et autres marchandises PERISSABLES:

Servez-vous de cette ligne seulement.

INFORMATIONS COMPLETES FOURNIES SUR APPLICATION

The ROBERT REFORD COMPANY, Limited

23 et 25 rue St-Sacrement. Montréal, Qué.

Succursales: Toronto, Ont., St-Jean, N.B., et Portland, Maine

ETIENNE DUSSAULT & CIE

Ces entrepreneurs maintenant célèbres sont actuellement occupés à construire l'extension du brise-lames, dans le port de Québec. Ce travail important se fait rapidement et solidement et le brise-lames sera parfait sous tous les rapports Pas moins de huit grands caissons sont enfoncés dans cinquante pieds d'eau, à marée basse L'extension couvre 1,250 pieds au delà du brise-lames déjà existant, la partie supérieure des quais est faite en béton solide. Ces beaux travaux sont un premier pas vers la construction d'un autre bassin beaucoup plus grand que le bassin de la Princesse Louise, il s'étendra aussi loin que l'endroit connu sous le nom des "flats" de Beauport

Parmi les principaux travaux qui ont été exécutés et complétés par MM Etienne Dussault et Cie, il convient de mentionner

Les travaux de réparation et de renouvellement aux quais sur lesquels passent le chemin de fer Intercolonial depuis la gare de Lévis jusqu'à la Pointe Lévis C'est un ouvrage important car la voie ferrée repose sur des caissons qui étaient fort détériorés, les quais ont maintenant un nouveau pavé et sont remplis jusqu'au haut du plus beau béton solidifié, en faisant pratiquement un seul pont solide et substantiel

Cette compagnie a aussi construit le beau et splendide quai du chemin de fer Intercolonial à Lévis, pour ce travail elle a dû remplir pas moins de 250,000 verges cubes Un autre contrat important qu'elle a mené à bien est la construction des bouts inférieurs et supérieurs de la traverse, en bas de Québec Ayatons à cela la construction du quai de Rimouski, 1 240 mèds de longueur, et des criées pour la Compagnie de Lumière Electrique Canadienne, à Chaudière

ETIENNE DUSSAULT & Cie,
Contracteurs, Québec

M. Pamphile R. du Tremblay

M Du Tremblay est un des avocats les plus en vue du jeune barreau C'est un travailleur dans toute la force du mot

Il fut à McGill et à Laval un des étudiants les plus brillants. Dès ses débuts dans la profession, M Du Tremblay ne tarda pas à se créer une clientèle importante Il est avocat de nombreuses compagnies, entre autres de l'Imperial Life Assurance Co, du Canada etc Mêlé activement au mouvement politique des dix dernières années M Du Tremblay a fait de nombreuses campagnes politiques provinciales et fédérales appuyant de sa parole chaude et éloquente, les partisans de l'administration libérale Dans le district de Montréal il jouit d'une popularité très accentuée. Il fut élu président du club Letellier il y a plusieurs années et se trouve maintenant président du club Papineau et vice-président du Club National

Monsieur Du Tremblay a ses bureaux au Temple Building rue Saint Jacques

Le gouvernement Gouin vient de le nommer avocat pour le recouvrement des cautionnements forfaits

Cette nomination est une récompense à ses talents, à son énergie et à son mérite

M. DAVID MAHAFFY

M David Mahaffy, qui a son bureau au No 316, Board of Trade, est un commerçant de farine et de céréales, qui est bien connu et très estimé dans le monde commercial, par toute la province de Québec et les Provinces Maritimes; il est en affaires depuis nombre d'années M Mahaffy fait aussi un grand commerce d'exportation de farine dans le Royaume-Uni et le Sud de l'Afrique, sa longue expérience dans la fabrication et la vente de cet article lui permet de juger à coup sûr les mérites des différentes qualités et il prête une attention toute spéciale à ce genre d'affaires Ses nombreux clients peuvent en toute sûreté se fier sur lui pour leur procurer la fleur de farine dont ils ont besoin, aux plus bas prix

Ses marques spéciales de "Victor" et "Castor" fleurs à pâtisserie, "Sweet Briar", "Manitoba Hungarian Patent", "Manitoba Red Patent Indian Head" sont avantageusement connues dans le commerce et hautement appréciées par les consommateurs

M. JOSEPH ROY, Echevin

M Joseph Roy est né à Saint Isidore le 25 décembre, 1841, et il a résidé à Saint-Louis de Gonzague durant vingt années Navigateur à l'âge de 13 ans il fut capitaine de la marine marchande du Saint-Laurent et des grands lacs dès l'âge de dix-neuf ans En 1896, il embrassa la carrière d'entrepreneur Il siéga au conseil municipal de Sainte Cunégonde de 1897 à 1902 Il remplit les fonctions d'évaluateur en 1901-1905 et à la suite de l'annexion de la ville de Sainte Cunégonde à Montréal, il fut élu échevin en 1905 et siège depuis à l'hôtel-de-ville

M Roy est un ancien marguiller de Sainte-Cunégonde. C'est un citoyen éminemment respectable, et c'est un homme qui eut des succès en affaires Il jouit de la considération générale à Sainte-Cunégonde

M. ARTHUR LAMARCHE

M. Arthur Lamarche, avocat, est né à Saint-Roch l'Achigan, fils de feu Denis Lamarche, notaire; a fait ses études au collège de l'Assomption, son cours de Droit à l'Université Laval

Il a épousé Louisette Montpetit, fille de feu A N. Montpetit, avocat et homme de lettres

C'est un jeune, il est ex-président Club National, la plus vieille et l'une des plus importantes institutions politiques du district de Montréal, il appartient aussi aux différents clubs politiques et sociaux, s'occupe de questions ouvrières et de mutualité

Voici ce qu'un journal disait de lui dernièrement

"M. Lamarche est l'un des membres les plus sérieux du jeune Barreau de Montréal. Dès ses débuts il s'est distingué dans sa profession, par son esprit pondéré, son jugement sain et sa connaissance approfondie du Droit Il a, comme on dit au Palais, l'esprit légal"

M. MAURICE LORANGER

Notaire

Né à Montréal, le 26 août 1881, du mariage de l'honorable juge L O Loranger de la Cour Supérieure, et de feue Rosalie Laframboise, fille de feu l'hon Maurice Laframboise Fit ses études au collège Ste-Marie et à Nicolet Etudia chez MM Morin et Mackay, le notariat Fut Président des Etudiants en Notariat en 1903, Licencié de Laval Notaire en juillet 1905, exerce seul sa profession, 97 St-Jacques S'occupe de prêts d'argents et de succession Administrateur et exécuteur testamentaire de la succession Hon Turcotte attaché comme notaire à quelques autres successions, membre du Royal Arcanum, de l'Alliance Nationale

M Maurice Loranger est conservateur en politique

M. H.-S. HARWOOD

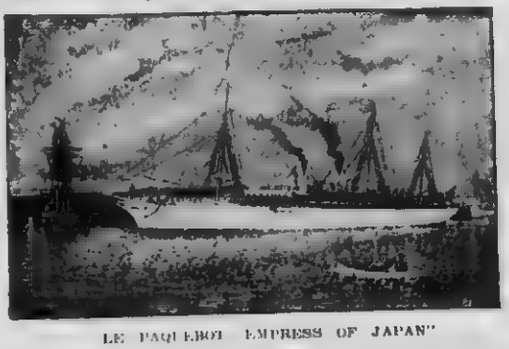
M. Henry Stanislas Harwood, autrefois membre du Parlement pour le comté de Vaudreuil et aujourd'hui maître de Poste à Montréal, succédant à feu l'Hon Cléophas Beausoleil, est un des personnages les plus distingués non seulement de la province de Québec, mais de tout le Dominion du Canada

En politique il fut franc et solide libéral. Descendant d'une vieille famille anglaise il est allié par mariage à une des plus nobles familles que la France a données au Canada, celle des de Lotbinière. Sa mère, veuve de l'Hon Robert Erwin Harwood, de qui il est le cinquième fils, qui a représenté le district de Rigaud au Conseil Législatif du Canada jusqu'à sa mort en 1883, était petite fille du fameux marquis de Lotbinière et fille de l'Hon. Alain Chartier de Lotbinière Seigneur de Vaudreuil, Rigaud et de Lotbinière Né en 1840, il fit ses études au Collège Ste-Marie, de Montréal, et après avoir été gradué, adopta la profession d'arpenteur-géomètre

Le 17 mai 1861 il épousa Mlle Joséphine Sidney fille de feu J. C. Brauneis. En 1891 il fut élu au Parlement pour la première fois. Réélu en 1893 avec une immense majorité et choisi de nouveau par ses concitoyens en 1896

Nommé Maître de poste en 1903, M Harwood a gagné les éloges de tout le monde par ses manières affables à l'égard du public et sa compétence dans la gérance de cette grande institution publique

Les Transports de Malle sur le Pacifique



LE PAQUEBOT "EMPRESS OF JAPAN"

Le service transpacifique "Overland" qui attire actuellement l'attention publique, promet de réussir parfaitement, et sera un triomphe de plus pour la Compagnie du Pacifique Canadien Ces steamers de la flotte du Pacifique sont de superbes vaisseaux qui portent les noms de "Empress of India" "Empress of Japan" "Empress of China" Ces trois "Empresses" sont construits sur le même plan Ils ont 583 pieds de longueur, 51 pieds de largeur, 36 pieds de profondeur et un tonnage de 6,000 tonnes Ils sont pourvus de doubles hélices de machines à triple expansion d'une force de 10,000 chevaux-vapeur, et leur vitesse est de 18 nœuds

De là ils vont entre Vancouver et Victoria Colombie-Anglaise et Yokohama Kobé, Nagasaki Shanghai et Hong Kong

L. L. Lafleur

Importateur
Général de

FERRONNERIES,
PEINTURES, VITRES,
VERNIS, ETC.

CANOTS AUTOMOBILES

Salles de ventes :
Tél. Bell, Main 223
Tél. des Marchands 543
Bureau : Tél. Bell, Main 4161
Tel. Privé : Mount 3315
Notre-Dame de Grâces

1926-1932 rue Notre-Dame
De 43 à 57 rue Dupré
MONTREAL

HANGARS A MARCHANDISES DU PORT DE MONTREAL, Canada.

Hangars No 7 et No 9

Planchers **Toits**

John Kennedy, Ingenieur en chef, Commission du Port de Montreal. Peter Lyall & Son, Constructeurs.
P.-W. Saint George, Ingenieur du Gouvernement
Clinton Fire-Proofing Co. of Canada, Entrepreneurs de la Construction Incombustible (ciment armé).

Cette illustration explique la méthode employée pour l'installation du tissu métallique soudé à l'électricité, pour renforcer les planchers en ciment dans les 14 hangars que l'on construit dans le port de Montréal pour le compte du Gouvernement canadien. On y voit aussi le dessin du toit de l'un des hangars.

Planchers et toits des hangars

1000 pieds de longueur par 100 pieds de largeur

Superficie des planchers et des toits des hangars du port

1,800,000 pieds carrés

C'est le

Syst e de Construction Incombustible "CLINTON"

qui est employé sur toute cette superficie

Le système qui assure une liaison continue

Demandez le nouveau catalogue du Clinton Fire-proofing System

CLINTON WIRE CLOTH COMPANY

CLINTON, MASS.,

La bordure qui entoure cette annonce est la reproduction photographique d'une section du tissu metallique Clinton soudé à l'électricité. Sweet's Index, pages 98 a 103, décrit le système Clinton de construction incombustible

Plafonds **Cloisons**

Département de la Construction Incombustible

ALBERT OLIVER **1 Madison Avenue, New-York**

Seuls agents pour la vente au Canada:

The Pedlar People, **321 et 323 rue Craig Ouest, MONTREAL.**

LE GRAND TRONC PACIFIQUE

QUAND après quelques années d'une direction vigoureuse et agressive, le vieux Grand Tronc devint une voie ferrée de première classe, la compagnie se mit en quête d'une porte de dégagement sur le Pacifique. L'Ouest Canadien, vers le même temps, attirait déjà capitalistes et colons. Si les directeurs ont alors songé à la possibilité d'une extension de Chicago à travers les Etats encore plus à l'Ouest, ils eurent peu de peine à se convaincre que le chemin de l'Orient, le chemin le plus court et le plus sûr, se trouvait à travers le Canada, à travers les terres à blé des provinces de la prairie, à travers les régions minières et les forêts de la Colombie Anglaise septentrionale.

Ce fut en novembre 1902 que M. Hays, vice-président et gérant-général du Grand Tronc, fit connaître son intention de construire à l'ouest de North Bay le terminus occidental du Grand-Tronc, à travers l'Ontario septentrional, le Manitoba et les territoires jusqu'à la côte.

Le Canada sommeillait presque léthargiquement depuis si longtemps, son réveil avait été si lent que les plus fins observateurs seulement se rendirent compte qu'il était complètement éveillé. Un sourire béat accueillit la proposition de M. Hays. Elle sembla un rêve, sans doute un beau, grand splendide rêve mais un rêve impossible. M. Hays le savait réalisable. Il discuta, encore et plus, avec ses collègues, calcula à tête reposée et plus grande se faisait la clarté, plus tranchée devenait aussi sa détermination.

Charles M. Hays avait, quelques dix années auparavant, quitté l'emploi du Wabash, où il avait acquis la plus grosse somme de son expérience dans les chemins de fer, pour devenir gérant général du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. Rares étaient les hommes de chemins de fer en Amérique, qui enviaient la nouvelle position de M. Hays. Le Canada était alors connu pour un pays d'où sortaient de jeunes gens de talent se rendant aux Etats-Unis pour y faire fortune. Personne n'allait au Canada, si ce n'est ceux en train d'aller en pire endroit. Jusqu'à ce temps la haute direction du chemin de fer Grand Tronc partait de Londres, tandis que les affaires de son principal rival Canadien étaient gérées à Montréal.

Maintenant le bureau du président est toujours en Angleterre mais ce fut le gérant qui dirigea les affaires de la compagnie au Canada, avec l'assentiment et la pleine confiance du président. M. Hays quitta la gérance du chemin de fer pour devenir le président du Southern Pacific ; il revint bientôt cependant au milieu de nous en qualité de vice-président et gérant-général du Grand Tronc, car il avait de fortes objections à ce que les affaires de chemins de fer soient mêlées aux affaires politiques. Il se mit à l'œuvre, dès son retour, et on vit une armée de travailleurs autour des stations de signalement couper l'herbe, relever les charnières trop basses et poser de nouveaux dormants. De nouveaux bureaux généraux furent construits, de nouveaux ponts placés sur les rivières et les cours d'eau, et les anciens redressés ; enfin on commençait la pose d'une double voie sur toute la longueur de la ligne principale de Chicago à Montréal, près de mille milles. Ce vaste travail est maintenant complété.

Après une étude approfondie du plan, le gouvernement de Sir Wilfrid Laurier vit d'un bon œil la construction du Grand Tronc-Pacifique. Il ne manquait pas de promoteurs d'une voie transcontinentale à travers le Canada, quelques-uns avaient fait des relevés au nord, bien au nord, cependant ils n'avaient pas pour les aider tout un système splendide de chemin de fer en opération comme les hommes du Grand Tronc en possèdent. Le Gouvernement Fédéral, l'auteur principal de l'état de prospérité qui règne par le Canada, a bien vu la nécessité de donner des moyens additionels de transport pour les récoltes de l'Ouest. Un membre, au moins, du cabinet Laurier voulait que le gouvernement bâtit à ses frais et possédât et mit en opération cette nouvelle voie immense, mais Sir Wilfrid Laurier, aidé du Ministre de l'Intérieur, combattit victorieusement ses vues. Le pays possède déjà un chemin de fer qui a coûté quatre-vingt millions de piastres, qui n'a jamais rapporté un dollar et dont l'exploitation coûte au Canada deux millions en opération coûte au Canada, deux lions de dollars par année. A ce taux, le

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

L'un de la première pelletée de terre à Fort William le 11 septembre 1905

transcontinental absorberait environ dix millions par année, avec nulle espérance de lui faire payer l'intérêt sur les cent cinquante millions, coût de sa construction. Non, nous ne croyons pas que le gouvernement actuel entreprendrait de mettre en opération une autre voie ferrée.

Les promoteurs, naturellement, demandaient une concession de terres dont l'exploitation leur eût permis, de peupler le pays ouvert par la construction du nouveau chemin, mais le gouvernement, fidèle à sa promesse de garder les terres pour les colons, n'a pas voulu faire de concessions.

Le résultat de toutes ces négociations fut un contrat passé entre le gouvernement et le Grand Tronc Pacifique. L'opposition combattit avec acharnement le contrat projeté pendant deux parlements et finalement l'affaire vint devant le peuple du pays. Quand les votes furent comptés, il arriva que les plus fameux oppositionnistes avaient bel et bien été mis dehors de la politique. Près des trois quarts des votants approuvèrent le projet du Grand Tronc Pacifique, le véritable point en litige.

On prédisait en certains milieux que la compagnie aurait de la difficulté à se procurer les millions nécessaires à la construction de la section ouest alors que le gouvernement demanderait au marché l'argent pour bâtir la partie est de la nouvelle voie. Ceux qui faisaient cette prédiction ne connaissaient pas la grande valeur des fameux champs de l'immense Nord-Ouest. Et la preuve c'est que l'an dernier, le premier emprunt du Grand Tronc Pacifique n'était pas aussitôt mis sur le marché qu'il était souscrit plus de dix fois à Londres.

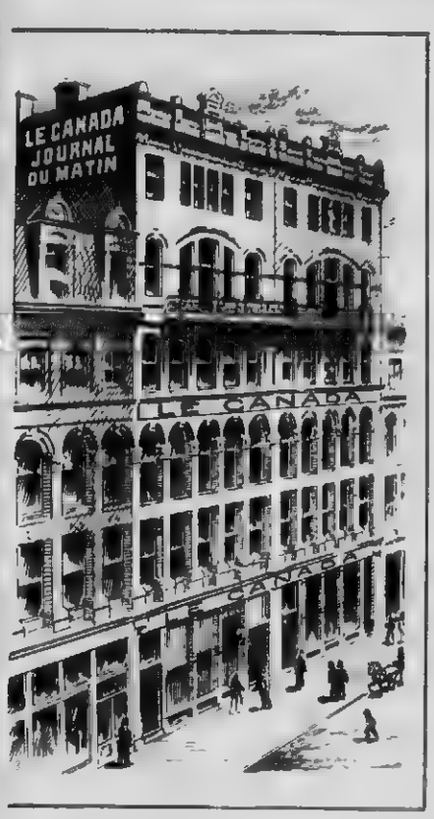
Naturellement, le gouvernement d'abord agit lentement, avec précaution. Quand l'importante commission du Transcontinental eut été nommée, M. Hugh D. Lumsden, un canadien, s'il vous plait ! homme de grand mérite et d'expérience, fut choisi comme ingénieur en chef et le travail d'organisation commença.

Il fallait trouver des ingénieurs-assistants, ingénieurs de district, ingénieurs de toutes sortes, hommes de transit, des niveleurs, des topographes, des arpenteurs, des mesureurs, des gardes, des bûcherons et des conducteurs de chevaux et voitures. On avait aussi besoin des services de bouchers experts, garde-magasin, cuisiniers et marmitons. Il fallait demander aux enfants de la forêt des guides recommandables et des courriers des bois. Quand toute cette grande armée d'ingénieurs et d'assistants fut organisée, équipée de pied en cap, le chef donna son premier commandement, et en marche pour le grand inconnu ! Quelques-uns de ces vaillants vont mourir à la tâche, d'autres soldats vont déserter. Mais beaucoup resteront jusqu'à la fin et quand cette fin arrivera, disons dans sept ans, ils auront ouvert au voyageur la dernière solitude, et au monde entier l'extrême Ouest.

Les Provinces Maritimes et le Québec oriental sont assez bien connues, mais quand le premier voulut se frayer un chemin dans la solitude qui commençait alors presqu'immédiatement à l'ouest de la vieille et intéressante cité de Québec, il lui sembla entrer dans une serre immense et en tirer en bas la trappe qui la cachait à la vue. Le Transcontinental qui siègeait à Ottawa savait une chose - qu'il y avait là-bas un ingénieur — c'est tout ce qu'elle sut pour quelque temps.

Cependant, à tous les points accessibles, des explorateurs pénétraient dans la forêt, localisaient lacs et rivières jusqu'à ce que l'hiver fit des ponts naturels et des chemins de neige. Vous, habitants du Sud, vous croyez qu'ils songèrent alors à hiverner ou à revenir ; pas le moins du monde ; ils commencèrent à travailler pour de bon. Vous auriez pu voir ces rudes voyageurs courir dans les sentiers depuis l'ouest de Québec, depuis l'est de Winnipeg et depuis le nord de North Bay, portant des provisions et rapportant au chef, à Ottawa, les rapports des différentes équipes.

La première découverte importante fut qu'au nord de la hauteur des terres, la voie passerait sur un terrain comparativement à niveau pour des centaines de milles ; sol pourtant bien boisé et consistant en une riche argile. A la nouvelle que la ligne passerait au nord du versant septentrional, le gouvernement provincial d'Ontario commença à coloniser et aujourd'hui deux ou trois milles colons sont établis dans la partie communément appelée Ceinture d'argile ; ils ont débarrassé des portions de forêts et

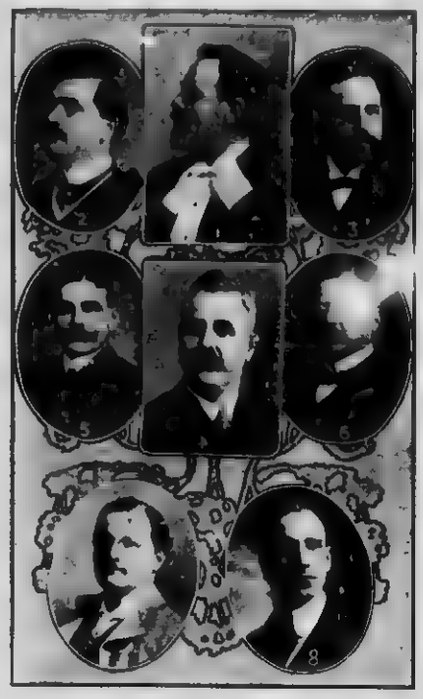


Le Canada

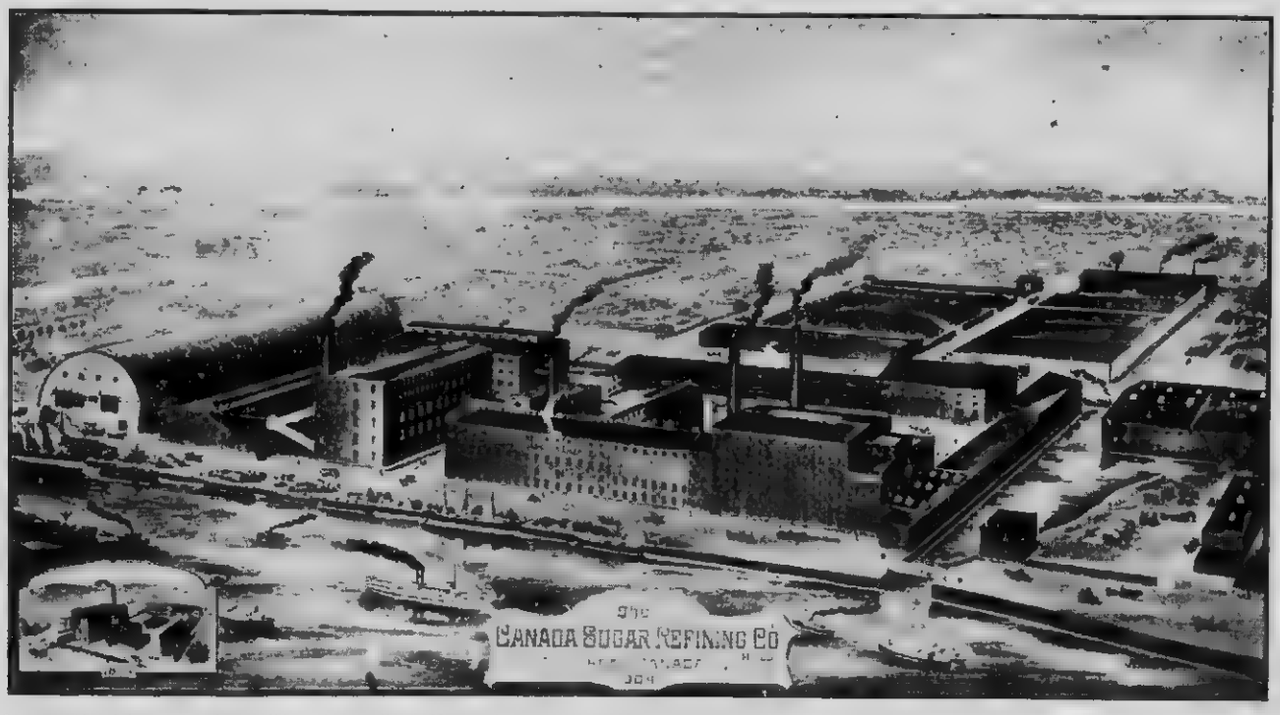
Journal fondé en 1903.

Le plus fort tirage des journaux du matin dans la Province de Québec

Le meilleur médium de publicité pour atteindre la meilleure clientèle



"Le Canada", 75 rue St-Jacques, Montréal, Canada



La vignette ci-dessus représente l'établissement et raffinerie de la "Canada Sugar Refining Company", la plus grande industrie de la Puissance. Ces immenses entrepôts sont situés sur les bords du canal Lachine, près de la ville de Montréal, couvrant plus de douze acres de terre. Le procédé du vacuum est en usage, et l'outillage est des plus perfectionnés. La capacité est de 2,600 barils par jour, et l'excellente qualité du produit est bien connue sur tout le pays. La production annuelle représente un montant de $4,500,000 et nécessite l'emploi d'à peu près 600 hommes.

Cette industrie fut établie en 1854 par feu M. John R. Rath. En 1879 cette maison fut convertie en une compagnie limitée, avec un capital de $1,000,000. L'hon. Sir George A. Drummond en est président et directeur-gérant, M. R. B. Angus, vice-président, et M. W. E. Parker secrétaire

jouissent de belles récoltes de blé et de tous les légumes qui poussent dans Ontario et Québec

Ce même gouvernement provincial a commencé la construction d'un chemin de fer au nord, depuis North Bay, le terminus septentrional du Grand Trone, qui rencontrera le transcontinental près du lac Abbitibi et atteindra aussi la Baie d'Hudson. Ce gouvernement n'est plus mais son successeur pousse avec vigueur la construction de la

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

Près de la Rivière Assiniboine

ligne. Avec un gérant compétent, le Grand Trone pour l'annoncer dans un bout et le nouveau et merveilleux camp de l'obalt à l'autre bout, cette petite voie ferrée qui partait d'un village et traversait un pays inhabité est, croyons-nous, la seule voie payante au monde, qui soit la propriété du gouvernement.

En dépit de ces découvertes de richesses immenses, on prédisait, du moins jusqu'à ces derniers temps, que le gouvernement ne hâtirait jamais sa partie du Grand Trone Pacifique. Cependant, il y a quelques mois déjà, les commissaires ont passé le contrat pour la première section à l'est de Winnipeg, contrat s'élevant à la somme de $13,300,000 et, le croyez-vous ? cet entrepreneur est debout chaque matin avec le soleil, poussant les travaux aussi vite que possible, car le chemin doit être complété à temps pour transporter la récolte de 1907.

Une autre section est à se construire près de Québec, au coût de six millions, de même que le grand pont en acier et le viaduc qui doit traverser le St-Laurent. Aucune difficulté ne s'est élevée entre le chef et ses supérieurs, la commission et le gouvernement. Les travaux avancent sans anicroche et avec rapidité, c'est une œuvre immense pour un petit pays. N'est-ce pas étonnant de voir un pays de six ou sept millions d'habitants construire une voie nationale qui coûtera autant que le Canal de Panama, creusé, à son de trompe, par une république de quatre-vingt millions d'habitants? Toutes les soumissions de la section de Winnipeg étaient accompagnées d'un dépôt de $400,000 pour garantir la bonne foi et les moyens de l'entrepreneur.

M. Frank W. Morse, vice-président, à l'âge de trente ans était l'associé intime de M. Hays dans la conduite des affaires du Grand Trone ; comme son chef, il avait commencé au bas de l'échelle, ayant acquis ainsi son expérience. Le jour où sonnait sa quarantième année, il prit sa nouvelle position de vice président et gérant général du Grand Trone Pacifique, et sous sa direction immédiate et inlassable, on est à construire la voie à l'ouest de Winnipeg et des réseaux de chemins tributaires tant à l'est qu'à l'ouest de Winnipeg. M. B. B. Kelliher, qui a eu beaucoup d'expérience, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, est l'ingénieur en chef du Grand Trone Pacifique.

Le premier juin dernier, 942 milles de chemin étaient en voie de construction. La première section que construira la compagnie est la branche du lac Supérieur, qui, partant de Fort William et Port Arthur, quelque deux cents milles, communiquera avec la première section de la voie principale construite par le gouvernement. Cette voie tributaire a été commencée l'an dernier et sera complétée à temps pour transporter provisions et matériel à l'est de Superior Junction.

Un autre contrat accordé par la compagnie, l'année dernière, est pour la voie commençant à Portage la Prairie et allant à l'ouest jusqu'aux montagnes Tor[illegible]ood, près de trois cents milles. Ici, [illegible] teurs sont sur les terres fertiles de la Saskatchewan, la section suivante [illegible]endant aussi à l'ouest que Saskatoon, dans le cœur même de la Vallée de la Saskatchewan. C'est probablement le territoire le plus attrayant que traversera le Grand Trone Pacifique entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique. Quelqu'un eût pu se promener en cet endroit sur un parcours de plusieurs centaines de milles de prairie vierge, quand on discutait au Parlement, il y a trois ans, la construction du chemin. Maintenant que cette construction est commencée pour de bon, toutes les terres sont occupées dans un rayon de dix milles sur

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

Charroyage des matériaux

chaque côté du droit de passage et cette terre à blé offerte à cinq piastres l'acre se vend et se revend depuis dix à quinze piastres. Déjà on la laboure et plante et on sera prêt à exporter quand la dernière cheville sera plantée au chemin qui reliera les grands lacs avec les champs à blé de l'Ouest. Le producteur du blé, depuis deux décades, fait son chemin jusqu'à la Vallée de la Rivière Rouge du Nord. Tous les ans, il a gagné un peu en latitude et qualité. Aucune terre réclamée n'a été abandonnée, car les premières années sont les plus dures.

Plus d'une fois, dans le cours de l'année dernière, les arrivages quotidiens de blé à Winnipeg ont excédé ceux de Duluth, Minneapolis et Chicago mis ensemble. C'est la principale raison pour laquelle Winnipeg augmente à raison de un million de dollars par mois. Et toute cette histoire, que le monde commence seulement à croire, est la cause que les obligations du Grand Trone Pacifique ont été souscrites et dix fois plus. Il est bien difficile d'écrire sur cet Ouest merveilleux sans être taxé d'exagération. Comme le bon vin, il devient meilleur en vieillissant.

Quand de grandes étendues de terrain sont encore incultes, l'épaisse couche d'herbes sauvages garde le froid et raccourcit la saison. La température moyenne de toute la contrée change graduellement à mesure que les terres sont occupées. La peur bleue du froid et des gelées s'est évanouie, dans le Manitoba, la Vallée de la Rivière Rouge et la vaste et fertile vallée des deux Saskatchewans.

Quatre-vingt dix millions de boisseaux de blé ont été récoltés l'an dernier, dans l'Ouest canadien, sur quatre millions d'acres de terre. Pour les derniers dix ans, la moyenne de la récolte dans les provinces de l'ouest a été de vingt-deux boisseaux à l'acre, contre treize boisseaux dans les Etats-Unis ; les terres ont coûté aux propriétaires actuels environ cinq dollars l'acre. Il arrive souvent qu'un nouvel arrivant paye sa terre avec sa première récolte et se fasse d'excellentes constructions avec le prix de la seconde.

En 1902, M. S. G. Detcham de Chicago, achetait dix mille acres dans la Vallée de la Saskatchewan. L'an dernier, il fit la récolte sur quatre mille acres, obtint une moyenne de trente boisseaux à l'acre et vendit son blé 72½ cents le boisseau. Revenu brut par acre $22.75 ; net $16.75 ; ce monsieur reçut donc pour sa récolte un chèque au joli montant de $67,000.

M. Detcham a payé sa terre moins de cinq piastres l'acre. Pour trente milles à l'ouest d'Edmonton et pour cinquante milles au nord, la contrée est colonisée du moins en partie et une terre regardée depuis des siècles comme inhospitalière sinon inhabitable est maintenant devenue excellente pour culture mixte. La compagnie de la Baie d'Hudson, depuis cinquante ans, fait pousser le long de la Rivière à la Paix, toute la nourriture nécessaire pour hommes et chevaux. Il y a un moulin à Vermilion, au bas de la Rivière à la Paix qui moud constamment, sous un soleil d'été qui brille dix-huit heures sur vingt-quatre. Les melons, concombres et tomates poussent à cet endroit.

Il y a entre le "Coast Range" et les Rocheuses une vaste étendue de terrains bas où la neige ne tombe qu'en petite quantité et ne reste jamais longtemps pour mettre en danger la vie des bestiaux.

A Prince Rupert, la moyenne du froid et de la chaleur est à peu près la même qu'à Détroit ; les étés sont un peu plus frais, les hivers un peu plus chauds. Quoique la ligne prenne une direction septentrionale en partant de Winnipeg pour gagner l'ouest,

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

Embranchement du Lac Supérieur

les conditions climatériques deviennent plus favorables, à mesure que l'on avance dans l'ouest. Il est surprenant qu'un certain nombre de Canadiens ne trouvent pas de leur goût le nom de la nouvelle cité modèle qui sera construite sur l'île Kalen, près de Port Simpson et qui sera le terminus occidental du Grand Trone Pacifique. Ce nom semble bien adapté. Le Prince Rupert était un pionnier. Ses mœurs, bonnes ou mauvaises n'ont rien à faire avec ceci. A ce moment, il était peut être le seul homme en Angle

ETABLI EN 1872

JOS. THIBEAULT

Plombage, Chauffage,

Ventilation,

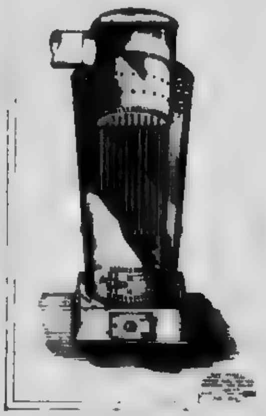
Travaux Généraux

410 rue Saint-Jacques

Tél. Main 2891 MONTRÉAL

ALEX. McKAY

1196 à 1204 rue DeMontigny Est
MONTREAL, P.Q.



Expert dans la construction des Bouilloires et dans les travaux généraux de forge.

MANUFACTURIER DE BOUILLOIRES STATIONNAIRES, DE MARINE ET DE LOCOMOTIVE POUR LE GOUVERNEMENT, LES MUNICIPALITES OU LES PARTICULIERS

[illegible]

IL EST SUPERIEUR A TOUS LES AUTRES

[illegible]

Cie Cuddy - Brodeur

Porcelaines — Coutelleries — VERRERIES — POTERIES — LAMPES — FAIENCES

Notre maison, fondée depuis 1892, s'est acquis une réputation pour la vente des **Services à Diner**, à cause du grand assortiment, du prix et de la qualité des vaisselles.

Sets complets, de $4.25 à $100

Deux magasins — gros et détail

533 STE-CATHERINE. —— 327 SAINT-LAURENT.

The Crown Store

THE CROWN STORE

O. LEMIRE & CIE,

1163 RUE SAINT-JACQUES, COIN FULFORD.

MODES D'AUTOMNE 1906

DERNIERES NOUVEAUTES DE NEW-YORK ET PARIS

Notre installation cet automne est la plus attrayante que vous puissiez voir à Montréal. Nous avons le plaisir de vous annoncer que nous avons reçu toute nos nouvelles marchandises d'automne et d'hiver, et nous avons tout ce qu'il peut y avoir de nouveau, ce qui nous permettra de servir nos clients avec encore plus de célérité que par le passé.

ARGENT COMPTANT. UN SEUL PRIX.

The Crown Store - O. Lemire & Cie,
1163 SAINT-JACQUES, COIN FULFORD.

BOUILLOIRES

POUR TOUS SERVICES

RETOUR TUBULAIRE,

Tuyaux à eau, etc.,

DE McDOUGALL.

Constructeurs pour le Canada des pompes

" WORTHINGTON "

et fournaises à

eau chaude **"LAURIE"**

The John McDougall Caledonian Iron Works Company, Limited,

MONTREAL.

terre qui pût remplir parfaitement la position de chef de la compagnie des "Aventuriers Gentilhommes Anglais faisant commerce dans la Baie d'Hudson". Aucun doute qu'ils n'étaient pas dans cette solitude pour le plaisir de la chose ou pour annoncer le Nord-ouest comme place de santé. Ils étaient là pour les fourrures et ils les ont eues, ils ont combattu ; mais quand nous considérons le pouvoir qu'ils avaient, le droit de faire des lois et de les mettre en force, de faire la guerre et d'en récolter les profits, il est encore étonnant que le gouverneur et ses gentilhommes aventuriers aient administré les affaires de cette solitude avec autant de sagesse, voire même de douceur. Ils ont gardé pour eux les secrets de cette solitude, c'est vrai, mais en même temps ils gardaient une grande partie de ce désert en train de devenir la plus belle partie de la Puissance du Canada. Ce fut la Compagnie de la Baie d'Hudson plus que toute autre force qui vint à bout de mater les Américains, quand ils criaient : "Fifty four fifty or fight". Elle a peut être retardé d'un demi siècle la colonisation de l'Ouest Canadien et la construction de cette nouvelle voie nationale. Impossible de nier que le Prince Rupert et ses associés ont à répondre à beaucoup d'accusations ; mais Rupert fut, tout de même, le pionnier des pionniers, et il semble bien convenable que son nom soit perpétué dans ce San Francisco du Canada, qui va être construit délibérément mais peut être très vite et qui sera une des villes modèles du continent américain.

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

Plate-forme sur la rive ouest de la Rivière Assiniboine

L'Allemand, propriétaire de l'hôtel Victoria à Lacombe, fait l'élevage des bestiaux depuis vingt ans à cinquante milles au sud d'Edmonton ; il n'a jamais mis un de ses taureaux à l'abri d'une tempête, n'a jamais perdu une bête à corne, n'a jamais été obligé de faire pousser une paille pour la nourriture de ses animaux ; il s'est contenté de faucher la prairie sans fin qui entoure son "squatshead". Ces champs, véritables mines d'or inépuisables, et l'histoire de l'Ouest rendent facile la tâche d'intéresser le fermier industrieux. Il est toujours facile de se procurer de l'argent pour construire un chemin de fer dans une contrée qui est productive et l'Ouest est merveilleusement productif

Une grande langue de terre entoure cette sphère vertigineuse, elle traverse le continent le long de la parallèle quarante-cinquième ; c'est là où poussent les hommes les plus vigoureux, les chevaux les plus forts, le blé le plus dur. Le Canada peut réclamer au moins les deux tiers de cette vaste ceinture et le Grand Tronc Pacifique peut se vanter que les voyageurs à bord de ses trains, en auront la plus belle partie sous les yeux.

Si la compagnie avait confiance au commencement de l'entreprise, combien plus maintenant ! Cette année là, 24,000 personnes venant des Iles Britanniques sont venues s'y établir ; l'an passé 82,000 ont fait de même et cette année plus de 100,000 sont arrivées pour commencer une vie nouvelle dans le Nouveau Monde. N'oublions pas de dire que pour chaque deux immigrants d'Angleterre, un vient des Etats-Unis.

Il y a cinq ans, le Grand Tronc transportait aux ports du Lac Huron de seize à dix sept millions de boisseaux de blé venant de l'Ouest. L'an dernier, il en a transporté trente millions de boisseaux. Ce sont de petites considérations comme celles là qui ont fait penser à la compagnie de construire une ligne aux terres à blé.

Pour faire concurrence à la route des lacs, les chemins de fer américains transportent le blé depuis la Vallée du Mississipi jusqu'à la mer ; le Grand Tronc Pacifique, avec sa voie à niveau, pourra transporter le blé avec profit de Winnipeg à Québec, quand les lacs seront fermés. Ceci sera d'autant plus facile qu'un gros transport de marchandises est toujours profitable à un pays qui grandit et l'Ouest Canadien grandit.

Le Grand Tronc Pacifique est obligé de payer annuellement une rente de trois pour cent sur le coût de la section et du chemin; en raison de ce paiement, la compagnie a le droit de soumissionner pour la construction de chaque section. Comme la compagnie est pour mettre le système tout entier en opération, pendant au moins cinquante ans, il est permis à ses officiers de visiter et d'approuver le site de la voie avant la demande des soumissions. Ces stipulations sages protègent et la compagnie et le pays ca. si la compagnie est capable de construire elle-même un excellent chemin, elle est certainement compétente pour aider le gouvernement à faire de même. Constatons avec plaisir que gouvernement et compagnie ont jusqu'ici travaillé ensemble dans la plus parfaite harmonie.

Une autre conséquence du passage de la voie du Grand Tronc Pacifique dans l'Ouest est que d'autres compagnies de chemin de fer sont à construire des lignes supplémentaires et des embranchements.

Nous ne croyons pas qu'aucun autre pays du monde avec une population de six millions d'habitants seulement construira autant de milles de chemin de fer qu'il en sera construit au Canada durant les cinq années à venir. La voie principale du Grand Tronc Pacifique sera de trois mille milles, mais cela ne sera pas tout ; oh non ! rien que la moëlle épinière. Des côtes longues et petites s'élanceront de toutes parts de cette épine dorsale. On demandera au Parlement actuel la permission de construire une vingtaine de ces embranchements qui seront construits tels que les chemins de fer doivent être après et non avant la "désignation" de la ligne. Bref, cette voie ferrée va être construite de telle façon qu'un service prompt et à bon marché est assuré aux millions de citoyens qui seront bientôt établis par les endroits où elle passera.

Et il y en aura des millions, car nous savons maintenant que le pèlerinage constant qui pénètre dans les forêts du nord est au pire de ses peines, quand il a atteint la hauteur des terres. A mesure qu'il descend l'Albany et les autres rivières du nord, le colon trouve les conditions climatériques meilleures qu'autrement et ce jusqu'à la Baie d'Hudson. Le maïs (blé de Turquie) mûrit et les patates viennent à point, depuis cinquante ans, à la tête du Lac Témiscamingue mais les employés de la Baie d'Hudson qui les ont récoltés, n'ont jamais été payés pour annoncer ce fait. A mesure que le voyageur avance dans l'ouest, la ligne isothermale prend une direction septentrionale jusqu'à ce qu'elle atteigne le Lac des Grands Esclaves et plus loin, endroit qui est beaucoup plus au nord qu'Ungava. C'est dans la courbe protectrice de cette ligne isothermale que vit le seul troupeau de buffles laissé en état de liberté.

La seule manière d'apprécier le Canada intelligemment est d'oublier tout ce que vous en avez entendu dire à venir jusqu'aux dix dernières années. Connaissez-vous le cri spontané qui s'échappa de la bouche de l'indien émergeant des solitudes du Nouvel Ontario quand il vit la vache sauvage se nourrir dans des champs ouverts, le chevreuil gambader sur les bords de lacs sans nombres et de rivières aux eaux cristallines, et la poule sauvage piailler un peu partout ? Il cria : "Manitoba ! Terre du Grand Esprit ! ! " La Terre de Dieu, voilà le nom donné à l'Ouest Canadien.

Voilà le pays qui a rendu possible la construction de ce grand chemin de fer de l'avenir ; de ce transcontinental qui passera là où l'aventurier le plus audacieux n'avait pas rêvé de s'établir. Le transcontinental sera une ligne modèle dans tous ses détails. Il profitera des erreurs passées et des améliorations modernes. Rien ne sera gaspillé, rien ne sera négligé pour assurer une récompense légitime aux hommes qui ont fourni le capital. La compagnie construira, possèdera et mettra en opération sa propre ligne de télégraphe, elle aura ses hôtels et restaurants et fera les affaires d'express. Elle aura une ligne de steamers sur l'Atlantique, une autre sur le Pacifique et une flotte sur les lacs.

Cette compagnie sera à la tête de toutes les améliorations nécessaires à un bon service, car les hommes à la tête du Grand Tronc Pacifique ont de l'activité et de l'énergie à vendre.

Jusqu'ici, nous avons surtout parlé de la fertilité du sol, dit un mot seulement de la richesse des forêts mais rien encore de la

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE

Embranchement du lac Supérieur

richesse minérale du Nouvel Ontario.

Pour commencer par le dernier, le camp de Cobalt est unique. Toute cette contrée septentrionale est, de fait, remplie de surprises. Cette crête ou récif si vous aimez mieux, terrain brisé, raboteux et quelque peu inhospitalier qui court à l'ouest depuis le St-Laurent jusqu'au-delà de la Baie d'Hudson a produit une plus grande variété de minéraux rares qu'aucune autre région minière sous le soleil. Ce que les chercheurs, les "prospecteurs" et les constructeurs du chemin de fer Transcontinental vont y trouver, personne encore ne saurait le dire.

Parmi les minéraux économiques trouvés jusqu'à présent, mentionnons les mines de Nickel de Sudbury, qui est l'une des deux localités dans le monde où le nickel se trouve en plus grande abondance, de même que ses dérivés, la platine et le palladium. La valeur des métaux raffinés, produits de deux ou trois mines à Sudbury, est maintenant de $10,000,000 par année. C'est, sans aucun doute, le plus grand district minier du continent. Ses veines de minerais vont durer pour des siècles à venir. Il y a aussi les dépôts de corindon de North Hastings, South Renfrew et autres parties de l'est d'Ontario qui produisent la plus grande partie du corindon consumé dans le monde ; les dépôts de spath fusible et de mica de Frontenac et des comtés voisins ; la chaux phosphatée, la plombagine, la pyrite, la stéatite, l'or, le cuivre, le zinc, le plomb, la fluorite et la baryte se trouvent aussi dans cette région. Il y a aussi de

A. R. Macdonell M. J. O'Brien

Macdonell & O'Brien

Entrepreneurs de Chemins de Fer

Bureau à Montréal :

209 Edifice de la Banque des Marchands

riches mines de fer dans le nord et le nord-ouest d'Ontario ; elles n'ont pas encore été beaucoup développées.

La partie est de cette région renferme aussi certains minéraux qu'on pourrait difficilement appeler économiques, mais qui sont d'un grand intérêt scientifique. Les plus beaux et plus gros cristaux de zircon exhibés dans les musées du monde entier viennent de l'est de l'Ontario, de même que les sphères, pyroxènes, hergamites et autres cristaux. La sodalise, le marbre et autres matériaux décoratifs s'y trouvent aussi.

Plusieurs des rivières de l'Ouest, notamment la Rivière Rouge et la North Saskatchewan, coulent à travers de vastes couches de lignite (houille brune). Tout près des limites de la cité d'Edmonton, on tire de la terre du charbon pour l'usage domestique. Le sable dans la rivière Saskatchewan est tellement rempli de poussière de charbon que les entrepreneurs de ponts sont obligés le cribler pour se procurer le sable dont ils ont besoin pour faire leur béton.

Si un chemin de fer doit bientôt encercler le globe, en passant sous ou sur le détroit de Behring et à travers la Sibérie, le Grand Trone Pacifique sera l'une des plus importantes mailles de cette longue chaîne.

Cette voie en sera une tout à fait scénique. Du moment que le train s'éloignera de l'Atlantique, la promenade deviendra intéressante. Le voyageur passera par le pays historique d'Évangéline, par la vieille capitale française, Québec, à travers les forêts du Nord, rendus fameuses par l'auteur de "Hiawatha", le long des rives de rivières superbes, pour arriver à la "God's Country" (Pays de Dieu) Winnipeg sera le grand repos du mi-chemin — la véritable entrée du grenier de l'Empire Britannique. Plus loin, c'est Edmonton, Athabasca et la Rivière de la Paix. Les Montagnes Rocheuses s'évanouissent lentement en gagnant le nord pour disparaître dans le Nord-Ouest Canadien. Le Grand Tronc Pacifique atteindra la côte du Pacifique sur une passe qui excédera à peine 2,500 pieds d'altitude. Le Santa Fé traverse Raton Rouge à 7,623 pieds, le Rio Grande et le Colorado Midland atteignent la cime du continent à 10,000 pieds environ au-dessus du niveau de la mer, le Union Pacific à 5,200, tandis que le Pacifique Canadien s'élève sur la montagne à une hauteur de 5,299.

La distance de Liverpool à Yokohama est de 11,250 milles en passant par le Canal de Suez, un peu plus grande en passant par New-York et San Francisco mais plus courte de 1,000 milles par le Grand Trone Pacifique. Cette nouvelle ligne sera de cinq cents milles—une grande journée de navigation — plus courte que la ligne la plus courte maintenant en opération entre les deux cités ci-haut nommées.

Le Grand Tronc Pacifique va relier toutes les provinces du Canada, les enlacer comme dans un chapelet, lier ensemble les deux bouts semi détachés de la Puissance et renforcer la chaîne qui tient les colonies éparses de l'Empire Britannique. Il transportera le touriste dans un nouvel Eden septentrional, sur les rives de rivières aux eaux claires et fraîches dont nous n'avons même pas pris la peine de retenir les noms, sur les bords en pente de lacs s'élevant jusqu'aux nuages, à travers la terre de l'Indien que n'a pas encore gaspillé par le contact du blanc pour le descendre enfin à Prince Rupert, dont tous les plans seront dessinés avec soin avant le commencement de la construction. C'est au bout de cette immense voie d'acier, où viennent se briser les courants du Japon et autres pays orientaux, que s'élèvera la Cité Modèle par excellence.

L'Ouest Canadien

Ce qu'en pensent les Américains

Un correspondant du "New-York Evening Post" écrit les lignes suivantes : "Réellement, l'expression manque pour faire une description exacte de l'excellence des terres à blé du Nord-Ouest Canadien ; ceux qui n'ont jamais vu ce Paradis Terrestre seront portés à nous taxer d'exagération ; c'est pourtant un fait avéré que tous les cultivateurs de l'endroit font de l'argent et beaucoup. Nulle part, une somme d'argent, quelque petite qu'elle soit, ne rapporte autant que dans l'ouest. Des maisons de gros de Winnipeg paient des dividendes depuis 20 pour cent et ils ne sont pas rares, les commerçants de campagne qui se font un profit de 37 à 40 p.c. ; quelques-uns ont même fait rapporter 75 p.c. à leur capital.

Nous avons connaissance d'un cas dans l'Assiniboine où un capital de $10,000 a rapporté $20,000 en moins de trois ans. Ceux qui arrivent au pays sans le sou, trouvent habituellement de l'ouvrage dans la construction des nombreuses voies ferrées ; pendant ce temps, la femme et les enfants s'occupent sur le lot choisi et viennent à bout de se faire vite un revenu satisfaisant. Les chemins de fer aident aux districts dans besoin se fait la coupe du bois, des centaines d'hommes trouvent de l'emploi dans les divers campements du pays durant l'hiver. Quinze cents hommes de chantier ont été engagés à Rat Portage dans un seul mois, un grand nombre d'autres l'ont été dans les bourgs voisins de Norman et Keewatin. La grande activité dans la construction de nouvelles voies ferrées est un signe et une cause de prospérité. Dans le district du blé, le chemin de fer Pacifique Canadien parcourt maintenant 3,080 milles ; il vient justement de compléter son extension Régina Arcola, qui est la plus grande route à niveau du monde entier ; elle a moins de 113 milles d'enfoncement dans toute sa longueur de 113 milles.

La branche Kirkella a été rallongée de 100 milles en arrière de Lipton, Assiniboine. On a construit deux lignes dans le nord de l'Alberta depuis Wetaskiwin jusqu'à Lacombe, c'est pour satisfaire le nombre toujours augmentant des immigrants. Ces lignes sont à angle droit de la Branche Calgary et Edmonton. Le Canadian Northern dont la ligne principale est maintenant rendue à Clark's Crossing passe à Edmonton depuis l'été de 1905 ; il traverse la rivière Saskatchewan quatre fois sur des ponts coûtant $250,000 chacun.

AUGMENTATION DE L'IMMIGRATION

Les nouvelles lignes de chemin de fer amènent naturellement de nouveaux immigrants. Pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1904, le nombre des immigrants s'est élevé à 130,000 dont 43,000 venant des Etats-Unis ; sans compter les 20,000 qui ont traversé la frontière sans avoir laissé leurs noms aux officiers du gouvernement; la majorité a suivi la ligne de Prince Albert, au nord de Regina. Entre Aylesbury et Dundurn seulement, pas moins de 700 chars sont passés durant l'année 1904 ; ils contenaient les bagages des immigrants ou du bois ; maintenant on ne les compte plus. Les immigrants qui arrivent des Etats Unis sont rarement satisfaits à moins d'avoir une section entière de terrain ; c'est pourquoi on entend souvent les hommes de l'Ouest dire qu'un Américain vaut trois Ontariens pour développer le pays. Une colonie de Mennonites du Nebraska a récemment acheté 85,000 acres de terre près du lac Quill, des Mennonites Russes ont aussi peuplé deux townships dans le nord de l'Assiniboine. Un cultivateur du Dakota Nord a acheté 40,000 acres de terre entre Prince Albert et Edmonton et 50 fermiers allemands venant de Toledo se sont établis à l'ouest de Craik. Les Européens s'en sont allés dans le Manitoba septentrional ; ils y travaillent des terres plus difficiles, mais de bon rendement que les immigrants plus riches ne veulent pas toucher.

AUGMENTATION DE LA POPULATION.

La valeur des terrains, à Winnipeg, est extraordinairement élevée, si l'on prend en considération le fait que la ville est limitée de tout côté par des frontières naturelles. Et les prix vont toujours en augmentant. Un bloc était vendu tout dernièrement pour $100,000, dont la moitié payée comptant, il y a trois ans, les propriétaires l'offraient pour $50,000 dont ils n'exigeaient que le cinquième en argent comptant. Des terrains à résidence privée vendus il y a deux ans pour $8.00 le pied ont été vendus en août dernier pour $65 le pied et immédiatement revendus pour $80 le pied. Les loyers dans la ville de Winnipeg sont beaucoup plus élevés qu'à Chicago. La population de Brandon a augmenté durant l'année de 1904 de 7,040 à 8,250. Deux cent cinquante nouvelles bâtisses, la plupart des résidences privées, on été érigées durant l'été et cependant les demandes affluent pour maisons et chambres. Des terres arables dans le voisinage de Brandon valent de $20 à $30 l'acre. A Portage-La Prairie, il s'est construit l'an dernier plus de maisons que jamais. La population de Regina augmente dans des proportions immenses ; la valeur des terrains a aussi considérablement augmenté dans cette jeune capitale.

La production du blé dans le Manitoba et les Territoires s'élève annuellement à 100.000,000 de boisseaux et plus.

LE PLUS GRAND HOTEL DU CANADA

L'HOTEL ROYAL ALEXANDRA

La ville de Winnipeg, appelée le Chicago du Canada, peut se vanter de posséder le plus grand hotel du Canada. C'est le "Royal Alexandra" ; il a coûté $1,500,000, c'est le plus grand des hôtels construits par le Pacifique Canadien, et il dépasse en magnificence tous les grands hôtels du pays. Ses 300 chambres sont pourvues de toutes les améliorations imaginables, y compris le téléphone à longue distance dans chaque pièce. L'intérieur est orné à profusion de marbre, de mosaïques, de vitraux coloriés et de bois rares. L'hôtel est à l'épreuve du feu et sous le rapport de l'ameublement, des ustensiles et du service, on n'a rien épargné pour atteindre la plus grande perfection.

M. J. A. BEAUDRY

M. Beaudry est secrétaire du bureau de la province de Québec et trésorier du bureau fédéral de l'Association des Marchands en Détail du Canada, incorporée.

Il gradua avec distinction au Montreal Business College, en 1898.

Il a été, pendant cinq ans, comptable et caissier de la Cie Chimique Franco-Américaine.

M. Beaudry est surtout un travailleur et quand il s'aperçut que les Timbres de Commerce faisaient du tort à l'industrie, il s'évertua à les enrayer. Il fut en 1901 le promoteur et le fondateur de la Fédération des Marchands Détailleurs qui réussit à faire passer à la Chambre Fédérale, une loi qui donna aux timbres en question, leur coup de mort.

M. Beaudry a passé alors huit semaines à Ottawa, pour surveiller les intérêts des marchands.

C'est grâce à son esprit d'initiative que la Fédération a été affiliée à l'Association des Marchands en Détail du Canada, incorporée. Il fut élu secrétaire provincial pour Québec et trésorier fédéral de l'Association, aux conventions tenues à Toronto.

M. Beaudry a fondé plusieurs succursales de cette association dans la Province de Québec et a beaucoup contribué à améliorer les conditions du commerce en détail.

M. PHILIPPE H. ROY

Député

M. Philippe H. Roy est né à St-Georges d'Iberville, le 30 juillet, 1847. Il a fait ses études au séminaire de Ste-Marie du Manoir et a été admis à l'exercice de la profession d'avocat en 1871. En 1878, il épousa Mlle Mollefille unique de M. [illegible] Molleur, représenta le comté d'Iberville au parlement de Québec, de 1867 à 1882. M. Roy a été élu en 1900 pour représenter le comté de St-Jean à la Législature de Québec et il fut réélu en [illegible].

Il est directeur de la Banque de St-[illegible] et il est intéressé dans plusieurs entreprises financières importantes.

M. Roy est un libéral de la vieille école. C'est un homme de caractère, aux principes fermes et dont toute la carrière a été faite de probité et de droiture.

M. ANDRE O. RONDEAU

Avocat

M. André O. Rondeau, naquit à St-Marcel de Richelieu le 8 juin 1876. Il fit ses études au collège de St-Aimé et au petit Séminaire de Ste-Marie Manoir.

Après avoir obtenu son titre de bachelier en science, étant indécis sur la carrière à embrasser, il étudia la théologie pendant un an au Grand Séminaire de Montréal. En 1902, tout en étudiant sa vocation, et sur l'avis de son directeur de conscience, il quitta l'habit religieux pour étudier le Droit.

Il suivit pendant deux ans le bureau de feu J. B. Blanchet, avocat de St-Hyacinthe et ancien député du même comté. De là il vint suivre les cours de droit à l'Université Laval de Montréal, où il fut admis à l'exercice de la profession en 1906.

Le jeune tribun débuta dans la profession par la fameuse affaire de la Côte-St-Paul, qui eut tant de retentissement et où il se révéla en même temps orateur et brillant criminaliste.

Fervent libéral en politique, il a plusieurs campagnes électorales à son actif.

M. THEODULE RHEAUME

M. Théodule Rhéaume, naquit à Montréal en 1877. Il fréquenta d'abord l'école des Frères de la doctrine chrétienne, puis fit un brillant cours d'étude au Collège des Jésuites de cette ville. Il entra ensuite à la Faculté de Droit à l'Université Laval.

En 1902 il était licencié en Droit et obtenait le premier prix au concours universitaire. Admis au Barreau la même année, il exerce depuis sa profession à Montréal.

Par son travail, son énergie, il s'est créé une position enviable, parmi ses confrères.

Orateur à l'éloquence chaude et entraînante, il est très estimé dans le parti libéral et très recherché pour les luttes de hustings. Toujours courtois dans la discussion, il gagne le respect de ses adversaires.

Il s'est acquis en plus une réputation de conférencier dans les cercles littéraires et les clubs politiques.

Diamond Flint Glass Co., Limited

FABRICANTS DE

BOUTEILLES,
JARRES A FRUITS,
ISOLOIRS, LAMPES,
CHEMINEES,
VERRES A TABLES

de toutes les sortes, etc.

Nous n'employons que la meilleure main d'oeuvre et ne nous servons que des meilleurs matériaux

NOS ATELIERS

179 Avenue DeLorimier

MONTREAL

TELEPHONE EST 580

M. JOSEPH A. LAMARCHE

M. Joseph Amédée Lamarche est né à Montréal le 3 février, 1872. Il a fait ses études au collège Sainte-Marie; il fut admis à l'étude du droit en janvier 1890, suivit les cours de l'Université Laval à Montréal, et fut attaché, durant sa cléricature aux bureaux de Abbott, Campbell et Meredith et E. de S. Bastien. Il fut admis à l'exercice de la profession d'avocat en 1894; il fut bachelier et licencié en droit de l'université Laval. Conseiller du Roi en juillet, 1906.

M. Lamarche a d'abord exercé sa profession avec M. E. de S. Bastien, et depuis 1898 avec M. Chs Beaubien.

M. Lamarche est libéral. Il a été président du Club National en 1900-1901. Il est vice-président du Club de Réforme; il s'est mêlé activement à toutes les luttes politiques dans l'intérêt du parti libéral.

Il est l'un des directeurs du Club Canadien de Montréal.

M. EMILE MARQUETTE

Agent d'Immigration du Gouvernement de la Province de Québec

Né à Lévis le 20 octobre, fit son cours au collège commercial de Lévis et au Business College de cette ville. Entra au service du bureau d'Immigration en août 1876, comme assistant de feu Benj. Ibbotson; en 1886 il succéda à feu John Lespérance comme agent d'Immigration de la Province de Québec pour le district de Montréal.

M. Marquette est correspondant au Canada de plusieurs sociétés d'Immigration Anglaise entre autres la "Self Help Emigration Society", "East End Emigration Fund," de Londres, "United British Women Emigration Association d'Angleterre," "Bristol Emigration Society," de Bristol, etc. Consul du gouvernement de la République du Guatemala, et juge de paix pour le district de Montréal.

Il y a trente ans, la province de Québec ne comptait encore que 575 milles de chemins de fer. Depuis lors, elle en a construit 2,996 de plus, avec l'aide des gouvernements provinciaux, et souvent du gouvernement fédéral.

W. R. Cuthbert & Co.

FONDEURS en CUIVRE

Fournitures pour Plombiers et Poseurs d'Appareils de Chauffage

Aussi Plaquage en Nickel

37, 39 et 41 rue Duke

MONTREAL

M. JOS. TREMBLAY

M. Jos Tremblay est né à St-Isidore de Laprairie en 1867. Il fit ses études à l'école de son village et ensuite au collège de Valleyfield. Il débuta dans le commerce en 1880 comme commis chez M. I. A. Beauvais, et alla ensuite passer cinq années aux Etats-Unis et ailleurs où il a acquis une grande expérience dans les affaires. A son retour au pays, il ouvrit un magasin de mercerie et chapellerie. En 1897 il fut nommé à la position de chef du département des incendies à Ste-Cunégonde, situation qu'il occupa jusqu'à l'annexion de cette ville à Montréal en 1906. Aujourd'hui M. Tremblay se trouve être l'un des assistants du chef Benoît. Il a la réputation méritée d'un homme actif, laborieux et plein d'initiative. M. Tremblay est l'inventeur d'une soupape pour borne-fontaine qui a été brevetée et qui est en usage dans plusieurs villes du Canada. M. Tremblay a sous sa direction la partie Ouest de la ville.

CHARLES BRANDEIS, C. E.

Membre de l'American Electro-Chemical Soc., aussi membre de la Can. Soc., C. E.

Ingénieur Consultant

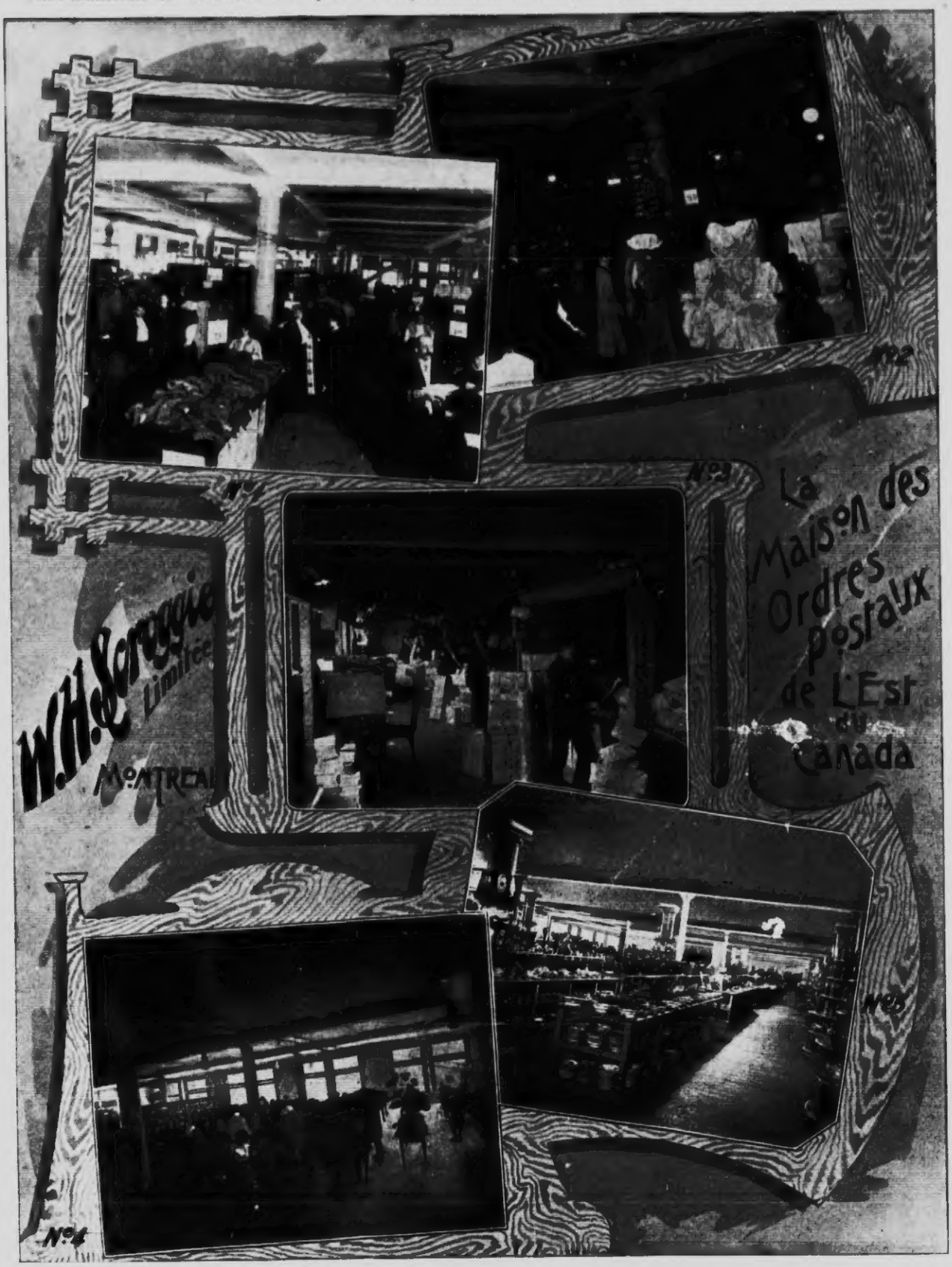
Plans, spécifications et supervision de construction d'éclairage électrique à vapeur et à l'hydraulique; Pouvoirs et plans de chemins de fer; équipements électriques pour mines et d'industries d'électro-chimie; et travaux d'aqueduc. Rapports et évaluations.

62-63 Guardian Building

Rue St-Jacques

Tel. Main—3256. MONTREAL.

Vues montrant des sections de cinq des 32 départements du magasin qui fait le plus d'affaires à Montréal



Livraison spéciale GRATUITE dans un rayon de 300 milles

Nous payerons les frais de transport sur toutes les commandes de Nouveautés s'élevant à **$5** ou au-dessus pour l'expédition à tout Bureau d'Express ou Station de Chemin de Fer dans un rayon de 300 milles de Montréal. Aussi sur toutes commandes d'Epiceries ou de Marchandises Massives s'élevant à **$10** ou plus et payées comptant pour expédition à toute station de chemin de fer dans un rayon de 300 milles de Montréal (sauf les commandes de Sucre, Farine, Sel, Beurre, Lits, Matelas, Sommiers, Meubles et Traîneaux).

1281 4 16

ALLOCATIONS SPÉCIALES

De 301 à 600 Milles de Montréal

NOUS ALLOUERONS

Sur les commandes pour	Nouveautés	Epiceries ou marchandises massives
$ 5 à $10	25c.	—
10 à 15	40c.	40c.
15 à 20	50c.	50c.
20 à 25	60c.	60c.

Au delà de 601 Milles de Montréal

NOUS ALLOUERONS

Sur les commandes pour	Nouveautés	Epiceries ou marchandises massives
$ 5 à $10	30c.	—
10 à 15	45c.	45c.
15 à 20	60c.	60c.
20 à 25	75c.	75c.

LIVRAISON GRATUITE

Tous les frais de transport sont payés par expédition à toute station de chemin de fer du Canada sur toutes les commandes s'élevant à **$25** ou plus pour Marchandises Générales sauf les commandes de Sucre, Farine, Sel, Beurre, Lits, Matelas, Sommiers, Meubles, Traîneaux.

Nous garantissons pleine satisfaction. Nous vous rembourserons votre argent si vous n'êtes pas satisfaits de votre achat.

Ecrivez pour catalogue et tous détails.